

***Kátia Maia Flores***

Caminhos que andam: o rio Tocantins e a navegação fluvial  
nos sertões do Brasil

***Belo Horizonte***

***Programa de Pós-graduação em História da UFMG***

***2006***

***Kátia Maia Flores***

Caminhos que andam: o rio Tocantins e a navegação fluvial  
nos sertões do Brasil

Tese apresentada ao Programa de Pós-graduação em  
Historia da Universidade Federal de Minas Gerais,  
como requisito final para obtenção do título de Doutor  
em História, sob a orientação da Profa. Dra. Júnia  
Ferreira Furtado.

***Belo Horizonte***

***Programa de Pós-graduação em História da UFMG***

***2006***

## **Resumo:**

O presente estudo tem o intuito de compreender a importância do rio Tocantins no processo de interiorização do Brasil, através da navegação. Voltando aos primórdios da ocupação portuguesa no Brasil, pode-se verificar como os rios foram importantes no conhecimento do interior da colônia e na busca pelo descobrimento de ouro. O estudo ganha importância ao revelar a abundância e relevância das diversas fontes disponíveis sobre os rios brasileiros, em especial o rio Tocantins, para compreensão das orientações políticas e técnicas, produzida por técnicos e estudiosos, sobre a utilização e incorporação da natureza ao desenvolvimento do Brasil a partir do segundo reinado.

Essa compreensão é fundamental na atualidade, pois parte desses estudos e relatórios servem, ainda, de embasamento as diversas obras – usinas hidrelétrica, reclusas e represas – que alteram a fisionomia do rio Tocantins. E regiões ribeirinhas.

Essa volta ao passado, possibilitou o resgate de parte de uma longa história em que o rio Tocantins era apresentado como um bem de valor, de uso e, por outro lado, estava efetivamente incorporado ao uso social, através de uma navegação rudimentar, feita por homens que buscavam, a despeito do governo, a intercomunicação com as demais regiões do país.

Os olhos lêem a vida e o mundo. Definem suas cores, traçam suas forças, dimensionam seus movimentos. Os olhos e o visível. Mas é o coração que percebe o invisível da vida e do mundo. Penetra nos seus mistérios, aprofunda suas tramas, inventa seus sentimentos, descobre a magia talvez absurda, que envolve a aventura humana. O visível e o invisível fazem parte da História, são inseparáveis, se o historiador quiser tentar compreender o significado dos labirintos, construídos pelos homens, não deve fechar os olhos, nem tampouco o coração. (Antônio Paulo Rezende, p.13).

*Nem tudo que escrevo resulta numa  
realização,*

*Resulta mais numa tentativa.*

*O que também é um prazer.*

*Pois nem tudo eu quero pegar.*

*Às vezes apenas tocar.*

*Depois, o que toco, às vezes, floresce*

*e os outros podem pegar com as duas  
mãos.*

Clarice Lispector

À todos que contribuíram, ou solidariamente participaram da longa jornada, em especial a Profa. Dra. Júnia Ferreira Furtado, pela orientação segura e amiga. Institucionalmente, meus agradecimentos à UFT, UFMG e CAPES. Verdadeiramente, obrigada!

*Aos mestres e pescadores de sonhos das barrancas do rio Tocantins: Vó Totó Leite, mestre André, mestre Adalgísio e tia Júlia.*

*Como não poderia deixar de ser, à Thiago e Jordana, como eu, ribeirinhos do Tocantins.*

## ***Lista de quadros e ilustrações***

1- Relatório apresentado em 26 de fevereiro de 1858 por Vicente Ayres da Silva ao presidente da Província de Goiás Francisco Jamário da Gama Cerqueira. Pág. 96

2- Mapa demonstrativo do comércio do rio Tocantins no ano de 1861 em barcos, remetido pelo coletor da vila de Palma, João P. de Abreu. Pág. 98

3- Botes de Porto Nacional (1891 – 1907). Pág. 100

4- Relação das pessoas que pagaram direito de exportação nesta estação durante os meses de fevereiro a março do exercício corrente de 1900. Pág. 102

# **Sumário**

<b>Introdução.....</b>	<b>9</b>
1- Rio Tocantins.....	9
<b>Capítulo I – O rio Tocantins rumo ao interior do Brasil.....</b>	<b>39</b>
1.1- Rio e sertão: a construção de um espaço de fronteira.....	39
1.2- O sertão do Paraupava e a descoberta da malha fluvial interior do Brasil.....	48
1.3- A cartografia do rio: do mapa imaginado ao mapa vivido.....	72
1.4- Pecuária, mineração e agricultura: a ocupação da região do Tocantins.....	76
<b>Capítulo II – O rio Tocantins: desenvolvimento regional pós - crise da mineração do ouro.....</b>	<b>87</b>
2.1- Expansão da navegação interior.....	94
2.2- Cotidiano das viagens.....	100
2.3- A alimentação.....	111
2.4- Vida material.....	114
2.5- Despedidas e perigos enfrentados.....	118
<b>Capítulo III - Os projetos de desenvolvimento regional e o rio Tocantins...124</b>	
3.1- Viajantes estrangeiros: as primeiras visões de exploração e integração.....	127
3.2- Principais projetos de desenvolvimento regional: a inserção do rio Tocantins	
Considerações Finais.....	158
Integração norte / centro-sul e a navegação fluvial.....	162

## **Introdução**

Quantos rios  
haverei ainda  
de chorar?  
Quantos risos  
para se ter o mar?  
O volume dos olhos  
é um barulho azul  
no martelo do infinito.  
Já nem sei  
se vôo  
ou grito...  
Gilson Cavalcante<sup>1</sup>

### **1- Rio Tocantins**

Fantasia e poesia, imersas em muita imaginação, foram os pilares da construção pelos índios de uma bem amalgamada história de nascimento do rio Tocantins. Esta história de múltiplas e constantes intervenções humanas alicerçou uma sociedade que se serviu do rio para a construção de sua vida material e acabou por construir um imaginário lendário e mítico. Um rio dual, personificado no bem e no mal; no bom e no ruim; no alegre e triste; enfim, uma natureza de

---

<sup>1</sup> CAVALCANTE, Gilson. *Poemas da margem esquerda do rio de dentro*, p. 38.

múltiplas facetas engendrando um homem também dual, místico e cético; corajoso e medroso ao mesmo tempo. Um homem de múltiplas identidades.

Essa relação homem / rio arquitetou uma sociedade cujo modo de vida tinha e continua a ter no rio um dos seus elementos centrais, uma vez que ele foi constitutivo de suas bases materiais de sustentação, seja fornecendo alimentos, materiais para construção de seus abrigos, seja como caminho a um longo e perseguido processo de comunicação centro – norte do Brasil.

Além disso, o rio Tocantins como os demais rios do Brasil foram alvo de políticas integracionistas propostas pelo segundo reinado, o que resultou, em se tratando do rio Tocantins, em motivo de estudos de viabilidade e possíveis correções com a intenção de efetivar sua navegação.

Com todos esses elementos, a história do rio Tocantins apresenta-se como um convite de infinitas possibilidades. No vigor dos seus 2.400 Km, o rio Tocantins serpenteia por entre planícies e planaltos, até desembocar no rio Pará e daí, no Oceano Atlântico. Localiza-se, grande parte, em região ecotona<sup>2</sup>, que agrega características de cerrado, matas subtropicais, alagadiços e regiões desertificadas. Essa diversidade natural confere ao meio, do solo à vegetação e à fauna, características específicas. Confere ainda, modos de vida que devem ser percebidos em suas particularidades. É um rio de múltiplas características,

---

<sup>2</sup> Região ecótona é a que apresenta a transição entre duas ou mais comunidades diversas como, por exemplo, entre a floresta e a pradaria ou entre uma comunidade marinha de fundo brando e outra de fundo duro. É uma zona de união ou um cinturão de tensão que pode ter comprimento considerável embora seja mais estreita do que as áreas das próprias comunidades adjacentes. Cf. ODUM, Eugene. *Fundamentos de ecologia*, p. 250.

admitindo até mesmo dizer que são muitos rios em um só. O rio Tocantins tem suas marcas distintivas, sendo que, corredeiras e estirões, cachoeiras e pedregais lhe conferem a dignidade dos gigantes. É um rio que tem seus trechos alternados entre características de rio de planalto<sup>3</sup> e de rio de planície<sup>4</sup>. Divide-se, classicamente, o rio Tocantins em três trechos: o primeiro, chamado Alto Tocantins, vai das nascentes até a Cachoeira Lajeado, com 1.060 quilômetros de extensão, com percursos navegáveis dificultados pelas corredeiras do Jacaré, do Croá, da Capivara e do Comandante e da Carreira Comprida, localizada próximo a Porto Nacional que se torna intransponível no verão. O segundo é o Médio Tocantins que vai da Cachoeira do Lajeado a Tucuruí, com 980 quilômetros, alternando trechos navegáveis dificultados por corredeiras. O mais sério obstáculo é a corredeira de Santo Antônio. O terceiro é o Baixo Tocantins, que vai de Tucuruí à foz, com uma extensão de 280 quilômetros. Esse trecho é todo navegável no período da cheia.

É um rio que mereceu grandes espaços na literatura com descrições mais poéticas e metafóricas, porém não menos importante para compreensão da importância do rio Tocantins no imaginário popular e no cotidiano das pessoas da região. Eli Brasiense<sup>5</sup>, importante escritor regional, nascido nas barrancas do Tocantins, dedicou parte de suas obras a retratar o rio. O rio de personalidade descrito por Eli Brasiense era “cabra doido que mata gente afoita”<sup>6</sup>. Em outro

---

<sup>3</sup> Morfologicamente, os rios de planalto são os que apresentam uma sucessão de extensos estirões, com pouca declividade, interrompidos por quedas que formam corredeiras e cachoeiras.

<sup>4</sup> Rios de planície são os caracterizados por uma declividade suave e regular e, por isso, os mais favoráveis à navegação.

<sup>5</sup> Eli Brasiense nasceu na cidade de Porto Nacional, em 18 de abril de 1915. Publicou vários livros, entre eles *Pium*, *Rio Turuna* e *Uma pedra no fundo do rio. Todos voltados aos temas regionais e tiveram o rio Tocantins e seus ribeirinhos como protagonistas de todas as suas estórias.*

<sup>6</sup> BRASILIENSE, Eli. *Rio Turuna*, p. 15.

trecho, o autor revela a masculinidade do rio: “o Tocantins é rio macho, rio turuna, meio amalucado”. O rio era comparado a um poldro bravo, “era preciso desafiar o rio, montar-lhe no lombo e amansá-lo”<sup>7</sup>. Mas o Tocantins não era rio mal. Era rio turuna, meio adoidado. Um dos personagens de *Eli Brasiliense* - Marcelino – “estava certo de que era o rio mais bonito do mundo”. Para outro personagem, o cego Fernando, cego de nascença, e que conhecia todos os portos, todos os bons pescueiros:

O rio Tocantins era o rio mais bonito do mundo. Algumas vezes se danava, fazia estripulias, matava gente, acabava com plantações, mas ninguém ficava com raiva dele, todos o queriam. O Tocantins não era rio mau. Já nascia como um poldro selvagem, a saltar e a correr, a fazer corcovos por serras e campos. Era o rio mais alegre do mundo [...]<sup>8</sup>.

Noutros momentos de sua obra, o rio ganha características de um grande lago tranqüilo, “cheio de cintilações quando a água se arrepiava com o vento brando dos lados do sul... Assim era o Tocantins no verão”<sup>9</sup>.

Até mesmo o cientista Johann Emanuel Pohl<sup>10</sup>, viajante estrangeiro que percorreu o rio Tocantins em 1819, em meio às dificuldades da viagem, não se cansava de ver o rio como soberbo, majestoso, entre outras expressões.

---

<sup>7</sup> BRASILIENSE, Eli. *Rio Turuna*, p. 36.

<sup>8</sup> *Ibidem*. p. 66.

<sup>9</sup> *Ibidem*. p. 15.

<sup>10</sup> POHL, Johann E. *Viagem no Interior do Brasil*, p. 65.

Resguardada as representações atribuídas ao rio pela literatura, o rio Tocantins tem importância vital para a região norte, principalmente para o estado do Tocantins (ex - norte do estado de Goiás), na medida em que o interliga de um extremo ao outro, atravessando o Planalto Central, conectando-o com o extremo norte do Brasil e ao litoral. Por esta razão é chamado o rio da integração norte / sul. É um rio que faz a interligação de uma região do país cujas fronteiras internas não são bem definidas, quer como espaço físico, quer como espaço cultural, concentrando as mais diversas tradições<sup>11</sup>.

Esse rio de tamanha importância, não só para a região, como para o país, historicamente, tem ocupado administradores, estudiosos, viajantes, dentre outros, na formulação de inúmeros projetos visando o seu aproveitamento. Entre o período colonial e o império, sobretudo no último, foi objeto de estudos técnicos elaborados por profissionais de diversas áreas.

Enfim, é um rio que possibilita muitas histórias. O que se propõe aqui então, é pensar o rio Tocantins a partir de um conjunto de relatos de práticas de efetiva navegação e relatórios com propostas que, que no século XIX, visaram estudá-lo numa vertente pragmática e que viesse a atender às aspirações de integração do território, ponto central do reinado de D. Pedro II.

---

<sup>11</sup> Pensar o rio Tocantins como espaço de fronteira e, paradoxalmente, integração encontra amparo no pensamento de Mary Del Priore quando propõe a construção de uma historiografia que pense o Brasil valorizando as margens, valorizando esse Brasil que o eixo Rio – São Paulo desconhece e que tanto ele tem história. Cf. DEL PRIORE, Mary & GOMES, Flávio. *Os senhores dos rios*, p. IX.

Trata-se, pois, de estudar, auscultar diferentes sujeitos, que viram no rio Tocantins possibilidades de uso racional, centrados numa visão de natureza pragmática. Como revela Oswaldo Muntreal Filho:

Uma demarcação que atravessa toda a modernidade é a intencionalidade racional dos Estados Nacionais e dos intelectuais ligados mais diretamente ao poder, orientados para uma política preservacionista do mundo natural, tendo como pano de fundo o pragmatismo, o utilitarismo e a perspectiva de uma redescoberta especulativa do Novo Mundo<sup>12</sup>.

Com isso, este estudo pretende compreender as diferentes narrativas que apontam para a incorporação do rio Tocantins ao processo de exploração desse território, centradas na tentativa de posse e uso da natureza. Ou seja, tentar compreender quais os usos sociais do rio Tocantins, termo bem empregado por Mauro Leonel<sup>13</sup>, que se refere às formas como diferentes segmentos sociais se apropriam dos rios, destacando a sua importância e seu valor para esses agentes. Seu livro, *A morte social dos rios*, é importante obra de referência para os trabalhos que buscam pensar a questão ambiental em suas diferentes vertentes, pois busca analisar como, no Brasil (da colônia à década de 30 da República), as ações públicas e privadas estiveram voltadas para a exploração máxima dos recursos naturais, entre eles, os rios, como é o caso do rio Tocantins, alvo de diversos estudos sobre a viabilidade de sua navegação, importante opção como interligação do Brasil interior.

---

<sup>12</sup> MUNTREAL FILHO, Oswaldo. *Portugueses e brasileiros dominam o mundo natural*. In: RIHGB, 161, p. 571.

<sup>13</sup> LEONEL, Mauro. *A morte social dos rios*, 1998.

As narrativas aqui estudadas estão sendo entendidas no contexto de sua produção, seja por viajantes estrangeiros em sua maioria naturalistas, dotados de um conhecimento especulativo e / ou experimental da natureza, que a tomam como objeto a ser decifrado, classificado e explicado; seja por homens portadores de um conhecimento pragmático, no mais das vezes, oriundos da formação militar, que tinham nas disciplinas de matemática, álgebra, geometria e trigonometria as bases de um conhecimento aplicado<sup>14</sup>. São dos segundos, os relatos mais práticos e mesmo técnicos, que serviram como indicadores de políticas ou práticas a serem seguidas. No entanto, em muitos momentos, tais narrativas se entrecruzam, e sinalizam um pensamento mais estruturado e estruturante a respeito da natureza, em especial, dos rios:

Foram a Academia Militar e a Universidade as instituições responsáveis pela formação dos homens que participaram nas partidas de demarcações constituídas após a celebração do tratado de Santo Idelfonso e na viagem científica de Alexandre Rodrigues Ferreira – e pela obra astronômica e cartográfica, bem como pelo legado documental, produto das missões desempenhadas<sup>15</sup>.

Por certo, as viagens de exploração de rios foram uma constante no norte, alçadas por engenheiros – cartógrafos, desempenhando missões oficiais e

---

<sup>14</sup> COSTA, Kelerson Semereme. *Homens e natureza na Amazônia brasileira: dimensões (1616 -1920)*. p. 169.

<sup>15</sup> DOMINGUES, Ângela. *Viagens de exploração geográfica na Amazônia em finais do século XVIII: política, ciência e aventura*. Funchal, Secretaria Regional de Turismo, Cultura e emigração / centro de Estudos de História do atlântico, 1991. p. 21. Cf. GUERREIRO, Fronteiras do Brasil Colonial: a cartografia dos limites na segunda metade do século XVIII. In: *Oceanos*, n. 40, out / dez, 1999.

legando o “procedimento *par excellence* de conhecimento da região – da hidrografia e do relevo, do clima da flora, da fauna e dos minerais, ainda que não recorressem aos métodos disciplinares da história natural”<sup>16</sup>.

No que diz respeito aos relatos dos viajantes, torna-se importante ainda salientar que o lugar de construção dessas narrativas, ou ao menos das anotações em diários, depois transformados na Europa, sob um olhar mais racional e direcionado, é o interior do país, uma região considerada inexplorada e havida por orientação em direção ao chamado progresso.

Esse interesse que a história natural desperta nesse momento das grandes expedições científicas, traz como elemento novo até então, a busca pelo interior, o que segundo Mary Louise Pratt:

Ela parece cristalizar imagens do mundo de tipo bastante diferente daquelas propiciadas pelas imagens de navegação. A história natural mapeia não a estreita faixa de uma determinada rota, não as linhas onde terra e água se encontram, mas os “conteúdos” internos daquelas massas de terra e água cuja extensão constitui a superfície do planeta. Estes vastos conteúdos seriam conhecidos não por meio de linhas finas sobre um papel em branco, mas por representações verbais que por sua vez são condensadas em nomenclaturas ou por meio de grades rotuladas nas quais as entidades são inseridas. A

---

<sup>16</sup> COSTA, Keleson Semerene. *Homens e natureza na Amazônia brasileira: dimensões (1616 – 1920)*, p. 171.

totalidade finita destas representações ou categorias constitui um “mapeamento” não só de linhas costeiras ou rios, mas de cada polegada quadrada, ou mesmo cúbica, da superfície terrestre<sup>17</sup>.

É esse conhecimento especulativo que se encontra na mesma fronteira que um conhecimento mais pragmático originado nas Academias Militares, que resultaram nas importantes narrativas que construíram uma série de representações sobre o interior do Brasil, especialmente dos rios, entre eles o Tocantins – cuja Bacia hidrográfica se entrecruza com a bacia do rio Amazonas – objeto de nosso estudo. É nessa fronteira que buscaremos a compreensão da importância do rio Tocantins no processo de interiorização do país. Por outro lado, a despeito das narrativas, a prática efetiva dessa navegação, e como ela dava vida e permitia a comunicação de uma região erma com o restante do país.

Importante salientar, que essa navegação tem sido negligenciada nos estudos regionais, uma vez que o trabalho de maior envergadura é o da historiadora Dalísia Dolles<sup>18</sup>. Seu estudo, construído num enfoque de história econômica, prima pela vertente da viabilidade dessa navegação, num período de transformação das bases econômicas da região, findo o período da mineração do ouro e do estabelecimento da agro-pecuária como meio de sustentação da região. A tese da Professora Dalísia Dolles, resguardada a importante e pioneira contribuição ao tema, não descortina, de todo, o nevoeiro em que a navegação do rio Tocantins foi mantida, na medida em que nenhum estudo, até o presente,

---

<sup>17</sup> PRATT, Mary Louise. *Os olhos do império*, p. 64.

<sup>18</sup> DOLLES, Dalísia. *As comunicações fluviais pelo Tocantins e Araguaia no século XIX*.

assume a importância e a efetividade que ela teve e que atravessou mais de um século como importante meio de transporte e comunicação regional.

No entanto, além da tese desbravadora da professora Dalísia Dolles, a construção desse estudo, dependeu da busca de inúmeros outros caminhos já trilhados pelos estudiosos da história da ciência, da história ambiental, da história política do Brasil Império. Sem serpentear por todas essas searas, certamente não construiríamos as trilhas que embasam a presente tese, como se pode verificar na seqüência.

Em “Um sopro de destruição”<sup>19</sup>, José Augusto Pádua percorre o pensamento político e a crítica ambiental formulados no contexto do Brasil escravista, no período entre 1786 – 1888. Este estudo busca fazer, de certa forma, um caminho contrário, ao procurar compreender o pensamento político brasileiro de como utilizar, de forma mais intensa, seus recursos naturais, sobretudo os rios, cuja utilidade, naquele momento, era secundária, em relação a outros bens, como minérios, florestas, dentre outros. Segundo José Augusto Pádua, no período arrolado no estudo, já havia a percepção de que “os recursos naturais constituíam o grande trunfo para o progresso futuro do país, devendo ser utilizados de forma inteligente e cuidadosa”<sup>20</sup>. No entanto, tais percepções não eram seguidas nas formulações das políticas públicas.

Outros autores trouxeram grandes contribuições na formulação de estudos sobre o meio ambiente numa perspectiva histórica, humanística e interdisciplinar.

---

<sup>19</sup> PADUA, José Augusto. *Um sopro de destruição*, 2002.

<sup>20</sup> PADUA, José Augusto. *Um sopro de destruição*, 2002.

E todos eles, de uma forma ou de outra, ajudaram a compreender a questão da natureza enquanto preocupação econômica, social, política e cultural, e certamente, todos esses aspectos encontram-se imbricados no presente estudo, ou foram utilizados como reflexão e elemento de compreensão do tema, como se pode ver a seguir.

O brasilianista Warren Dean<sup>21</sup>, com sua obra “A ferro e fogo”, ao tratar da devastação da mata Atlântica, constitui-se como referência para a compreensão do processo exploratório colonial. Neste período, havia uma verdadeira tradição de que o meio ambiente deveria ser incorporado aos mais diversos processos produtivos, dando vazão à visão bíblica de que a natureza estava realmente a serviço do homem e do seu bem estar<sup>22</sup>.

Em “Os historiadores e os rios”, cujo objeto de estudo é o rio Jaú, Victor Leonardi demonstra que, quando se trata de meio ambiente, história social e ambiental estão imbricadas, e mais uma vez volta-se aos usos sociais dos rios, mutáveis ao longo do tempo, como são mutáveis as demais relações do mundo social. Já em sua obra “Entre árvores e esquecimentos: história social dos sertões do Brasil”, ele trata da compreensão do sertão em suas várias metáforas. “No sertão, a única lei existente é a lei do cão”<sup>23</sup>, que impõe ao homem situações de vida *sui generis*. Isso nos levou a pensar em Porto Nacional na década de 1930, quando ainda se ia de canoa com destino ao Pará, para fazer comércio,

---

<sup>21</sup> DEAN, Warren. *A ferro e fogo*, 1997.

<sup>22</sup> Livro dos Gêneses. Bíblia Sagrada.

<sup>23</sup> LEONARDI, Victor. *Entre árvores e esquecimentos*, p. 153.

numa viagem que durava mais de um ano, entre ida e volta<sup>24</sup>. Sob tal perspectiva, é possível entender os relatos de viagens empreendidas pelo rio Tocantins (derrotas), que exigiam além da coragem dos sertanejos, total despreendimento de suas próprias vidas.

Maria Alice Brzezinski Prestes<sup>25</sup> procura pontuar os primeiros relatos acerca da natureza no Brasil, assim como as crônicas repletas de histórias fantásticas, ou os relatos de cunho mais científico orientados pelo Iluminismo em curso na Europa. Estes últimos resultaram em grande variedade de estudos sistemáticos sobre a natureza brasileira. Correlato a este processo foi se constituindo em Portugal um universo ilustrado a serviço da recuperação econômica do reino com repercussões na vida da própria colônia.

Sérgio Buarque de Holanda foi estudado como precursor da história ambiental no Brasil. Suas obras, em especial “Monções” (1945) e “Visão do paraíso” (1958) mereceram grande consideração, uma vez que o eixo dos dois estudos está centrado na adaptabilidade dos adventícios ao meio. O conceito de fronteira, presente em toda sua obra foi entendido como a capacidade de ajustamento ao mundo, num processo de transição para a capacidade de racionalidade desse ajustamento<sup>26</sup>. Assim, tradição e modernidade formam o paradoxo de sua obra, o que ajuda a pensar em todo o processo de ruptura de

---

<sup>24</sup> Cf. SILVA, Francisco Ayres da. Caminhos de outrora.

<sup>25</sup> PRESTES, Maria Alice. *A Investigação da natureza no Brasil colonial*, 2000.

<sup>26</sup> Cf. WEGNER, Robert. *A conquista do oeste: a fronteira na obra de Sérgio Buarque de Holanda*. 2000.

fronteiras no centro-sul do Brasil; ruptura de velhas tradições para a chegada triunfante da modernidade tardia do final do século XX<sup>27</sup>.

Enfim, ecologia, economia, filosofia, sociologia<sup>28</sup> fornecem contribuições que ajudam a compreender o processo de conquista territorial do Brasil, o qual passa, necessariamente, pelo domínio da natureza. Esse processo se realiza em etapas. Num primeiro momento, a exploração se faz sem que se produzam estudos mais sistemáticos para se conhecer com mais profundidade a natureza. O importante é traçar roteiros que permitam retilhar os caminhos de expedições prévias. Segue-se um momento de observação contemplativa – romântica –, raiz do nacionalismo brasileiro nascente. Posteriormente, caminha-se para uma perspectiva pragmática no qual a natureza para ser aproveitada, maximamente, carece de ser conhecida, decifrada, o que lhe confere um caráter utilitário e pragmático.

Nesse sentido, integram-se os rios, em especial o rio Tocantins, objeto deste estudo. Ainda no século XVII, buscou-se sua incorporação aos projetos de integração e controle do vasto território brasileiro, processo este que vai ser precisado mais sistematicamente nos séculos XVIII e XIX. É neste último século, que corresponde, em sua maior parte, ao Império do Brasil, período em que neste trabalho tem o seu maior foco.

---

<sup>27</sup> Cf. WEGNER, Robert. *A conquista do oeste: a fronteira* na obra de Sérgio Buarque de Holanda. 2000.

<sup>28</sup> Foram importantes as leituras de: TOCANTINS, Leandro. *O rio comanda a vida*, 2000; MOTA, José Aroudo. *O valor da natureza*, 2001; NASCIMENTO, Elimar Pinheiro & DRUMOND, José Augusto. *Amazônia: dinamismo econômico e conservação ambiental*, 2003; DIEGUES, Antonio Carlos. *Etnoconservação: novos rumos para a proteção da natureza nos trópicos*, 2000; DREW, David. *Processos Interativos homem-meio ambiente*, 1998; CROSBY, Alfred. *Imperialismo Ecológico: a expansão biológica da Europa: 900 – 1900*; SCHAMA, Simon. *Paisagem e memória*, 1996; COSTA, Maria de Fátima. *História de um país inexistente: o Pantanal entre os séculos XVI e XVIII*.

Com isso, o marco temporal é o século XIX, mais propriamente o Brasil Império (1822 – 1889), quando, sob a égide do pensamento ilustrado, ocorrem vários estudos de caráter oficial ou não, que buscam integrar o rio Tocantins ao projeto econômico e político nacional que então se constitui. Por outro lado, a documentação e relatos produzidos pela imprensa local ou por viajantes que revelam a existência de uma navegação regular com os portos do Pará praticada por comerciantes locais o que acabou influenciando no cotidiano de toda região.

As fontes fundamentais para o estudo do tema são os relatórios, relatos de viajantes e textos da imprensa elaborados no século XIX, sobre o rio Tocantins:

1- “Roteiro da viagem que fez o Capitão Francisco de Paula Ribeiro às fronteiras da capitania do Maranhão e de Goyaz”<sup>29</sup>, no ano de 1815, a serviço do Rei D. João IV, atendendo à missão régia de 11 de agosto de 1813 de proceder à divisão dos limites entre as Capitanias do Maranhão e Goyaz. Seu relato é abrangente, trata das características físicas da região onde sertão e rios são os marcos de uma paisagem ocupada por uma diminuta população de índios e sertanejos mestiços isolados do mundo.

2- “O Tocantins e o Anapú...” (1864) – Relatório do Sr. Domingos Soares Ferreira Pena ao presidente da província do Pará, Sr. Dr. Francisco Carlos de Araújo Brusque, realizado após uma viagem de observação nos rio Tocantins e Anapú, Grande”<sup>30</sup>.

3- “Exploração e exame do rio Tocantins” (1864)<sup>31</sup>; viagem empreendida pelo Capitão Tenente da Armada Francisco Parahybuna dos Reis, encarregado pelo Presidente da Província do Pará, Sr. José Vieira do Couto Magalhães de explorar o rio Tocantins e examinar suas condições de navegação.

4- “Navegação interior do Brasil” (1869), Relatório de Eduardo José de Moraes, cujo objetivo é uma descrição técnica de interesse à navegabilidade da linha fluvial do rio Tocantins.

---

<sup>29</sup> REV. INST. HISTÓRICO e GEOGRÁFICO BRASILEIRO, tomo 10, 1871.

<sup>30</sup> PENA, Domingos Soares Ferreira. O Tocantins e o Anapú. p. 4.

<sup>31</sup> Exploração e exame do rio Tocantins. IHGB, 111, 3, 37.

5- Relatório dos estudos da comissão exploradora dos rios Tocantins e Araguaia apresentado pelo Major do Corpo de Estado Maior de 1ª Classe Antônio Florêncio Pereira do Lago (1875)<sup>32</sup>, que fora presidente da Comissão formada pelo Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas em 27 de outubro de 1871, com a finalidade de estudar detalhadamente as condições de navegabilidade dos rios Tocantins e Araguaia, apontando as necessidades de melhoramento que viessem a tornar franca tal navegação.

6- “Tocantins e Araguaia” em que Manoel Buarque<sup>33</sup> relata a viagem empreendida pelo autor e família quando se dirigiram à Comarca de Conceição do Araguaia (Pará), através dos rios Tocantins e Araguaia.

7- Relatório dos negócios da Província do Pará (1884)<sup>34</sup>. Relatório do Presidente da Província do Pará, Dr. José Vieira Couto de Magalhães, após 10 dias à frente do governo da Província, em agosto de 1864.

8- Apontamentos de viagem de São Paulo à Capital de Goyaz e, desta ao Pará...<sup>35</sup>. Trata-se de um diário de viagem empreendido pelo Presidente Interino da Província de Goiás, Dr. J. A. Leite Moraes, mais precisamente em seu retorno a São Paulo, em dezembro de 1881, de bote, via rios Araguaia e Tocantins, com destino ao Pará, para de lá, de vapor, seguir para o Porto de Santos. A viagem, relatada em seus pormenores, traz informações sobre as dificuldades da

---

<sup>32</sup> REV. INST. HISTÓRICO e GEOGRÁFICO BRASILEIRO, 105,1,14.

<sup>33</sup> REV. INST. HISTÓRICO e GEOGRÁFICO BRASILEIRO, 198,7,4 n. 10

<sup>34</sup> REV. INST. HISTÓRICO e GEOGRÁFICO BRASILEIRO, 120, 5, 27

<sup>35</sup> REV. INST. HISTÓRICO e GEOGRÁFICO BRASILEIRO, 35, 2, 10

navegação dos rios, além de ser categórico na opinião de que o melhor e mais barato meio de transporte para tirar aquelas regiões centrais do atraso, seria o ferroviário: “quando a locomotiva dobrar a Serra Dourada e cair no vale do rio Vermelho; quando uma via férrea ligar o baixo Tocantins ao alto Araguaia, salvando as suas famosas cachoeiras, então a capital de Goiás não será a terra do que já foi (...)”<sup>36</sup>. Ainda seguindo seu diagnóstico, diante das dificuldades de navegação dos rios, o mais certo seria “(...) desenvolver um misto de ligação férrea e navegação(...)”<sup>37</sup>.

9- “Viagem no interior do Brasil” de Johann Emanuel Pohl (1821). Pohl era um renomado cientista (médico, mineralogista e botânico que compusera a Missão Austríaca que veio ao Brasil acompanhando a Arquiduquesa Dona Leopoldina, quando do seu casamento com o Príncipe Dom Pedro I.) Pohl percorreu, entre os anos 1817 e 1821, as Capitânicas do Rio de Janeiro, Minas Gerais e Goiás. Em Goiás, percorreu, por 22 dias, o rio Maranhão (Tocantins), viagem na qual fez várias observações, medições e não deixou de registrar suas impressões.

10- “Chorographia Histórica da Província de Goyaz” de Raymundo José da Cunha Mattos. Cunha Mattos chegou a Goyaz em julho de 1823, quando tomou posse como Governador das Armas. Percorreu grande parte da Província e deixou registros preciosos sobre os aspectos físicos e sócio-econômicos da região.

11- “Expedição às regiões centrais da América do Sul” de Francis Castelnau, (1843). Francis de la Porte, conde de Castelnau, comandou a expedição francesa que chegou ao Brasil em junho de 1842, com o objetivo de cruzar a América do

---

<sup>36</sup> MORAES, J. A. Leite. *Apontamentos de viagem*. p. 78.

<sup>37</sup> MORAES, J. A. Leite. *Apontamentos de viagem*.. p. 165.

Sul, via Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso. Navegou os rios Araguaia e Tocantins, relatou as dificuldades da navegação dos rios e verificou possibilidades de aproveitamento e melhorias que pudessem promover o desenvolvimento da região.

12- “Explorando e viajando três mil milhas através do Brasil do Rio de Janeiro ao Maranhão” de James W. Wells, (1875). James William Wells, engenheiro civil inglês, esteve no Brasil aproximadamente entre os anos 1868 e 1886. Apesar de sua longa permanência no Brasil, pouco se sabe sobre sua vida ou propósitos em longa estada; o certo é que chegou ao rio Tocantins através de embarque em Porto Franco (atual Pedro Afonso), no rio do Sono. Deixou relatos sobre comércio e navegação, medições sobre os vários rios que deságuam no rio Tocantins, entre outras observações sobre a natureza e população.

13- “Viagem à Itaboca e ao Itacaiúnas” de Henri Condreau empreendida no ano de 1895, por determinação do Governador do Estado do Pará, Sr. Pais de Carvalho, cuja missão era fazer um pormenorizado estudo das Cachoeiras de Itaboca e explorar o rio Itacaiúnas, afluente da margem esquerda do Tocantins, desaguando nesse rio à pequena distância à montante do Burgo Agrícola de Itacaiúnas.

Para melhor compreender esta série de documentos elaborados sobre o rio Tocantins, sobretudo no século XIX, foi por demais oportuno voltar às bases do Iluminismo luso-brasileiro baseado na identificação do valor do mundo natural, ancorado em forte importância econômica e política.

A cultura ilustrada assumida pela Academia Real das Ciências de Lisboa, sobretudo entre os anos de 1779 e 1808, está imbuída de inventariar o Novo Mundo, no intuito de “promover a emergência de uma cultura científica capaz de articular um programa pragmático de Reformas, orientado para a recuperação econômica do Reino, tendo como orientação a utilização da natureza física dos domínios ultramarinos”<sup>38</sup>. Essa cultura científica, centrada nos estudos da natureza com fins imediatos de um saber utilitário e prático, repercutiu tanto na metrópole como na colônia, com a designação de viajantes naturalistas para desembarcarem no Brasil e mapeá-lo segundo as orientações, sobretudo, de Domenico Agostino Vandelli, que, aliás, ele mesmo, nunca aportou na colônia, vindo em seu lugar o cientista brasileiro, e seu discípulo, Alexandre Rodrigues Ferreira. As orientações de Domenico Agostino Vandelli aos seus discípulos eram claras:

Observar os limites do país, (...) lagos, rios e cabeças de montes, com que a natureza separa muitas vezes os Estados dos soberanos, (...) número de habitantes se forem povos civilizados, e entre estes quais se aplicam à agricultura, quais ao comércio, quais às letras, quais às armas, indicando miudamente o estado de cada uma destas sociedades (...). Os ventos gerais e os que reinam menos freqüentemente em um país pertencem como se sabe à indagação do naturalista (...) Do que deve observar

---

<sup>38</sup> MUNTEAL FILHO, Oswaldo. *A Academia Real das Ciências de Lisboa e o Império Colonial Ultramarino (1779 – 1808)*, p. 485.

principalmente o naturalista nos lugares beira mar. Deve observar as baías, portos, enseadas (...) da mineralogia (...) Do reino das plantas o filósofo que viaja pela Europa deve ter lido, e levado mesmo em sua companhia a Flora dos países, por onde for, que lhe possa servir de guia no conhecimento das plantas; porém o que viaja pelo Brasil destituído de todos esses socorros vê-se metido no meio de um Mundo Novo, ainda hoje tão desconhecido como no primeiro dia do seu descobrimento, se excetuarmos alguma parte da sua costa (...) <sup>39</sup>.

Todo esse esforço em conhecer a natureza dos trópicos consubstanciava um esforço de apropriação da natureza, mesmo que sob a forma de práticas discursivas, através da construção das memórias econômico-científicas, “sempre acompanhadas dos seus diagnósticos sobre assuntos ou temas pontuais previamente indicados pela Academia”<sup>40</sup>.

Segundo o historiador ambientalista José Augusto Pádua, a investigação da natureza empreendida em fins do século XVIII e XIX, em Portugal e colônias, ocorreu com um marco comum. “Esse denominador comum foi essencialmente político, cientificista, antropocêntrico e economicamente progressista”.<sup>41</sup> Em

---

<sup>39</sup> MUNTREAL FILHO, Oswaldo. A Academia Real das Ciências de Lisboa e o Império colonial Ultramarino. In: *Diálogos oceânicos*, p. 489.

<sup>40</sup> MUNTREAL FILHO, Oswaldo. A Academia Real das Ciências de Lisboa e o Império colonial Ultramarino. In: *Diálogos oceânicos*. p.489-90.

<sup>41</sup> PÁDUA, José Augusto. *Um sopro de destruição*, p. 13.

suma, era profundamente enraizado no ideário iluminista herdado do século XVIII, no qual os recursos naturais constituíam o grande trunfo para o progresso futuro do país, devendo ser utilizados de forma inteligente e cuidadosa. A destruição e o desperdício dos mesmos eram considerados uma espécie de crime histórico, que deveria ser duramente combatido.

O valor do mundo natural, dessa forma, repousava principalmente na sua importância econômica e política. A dinâmica da natureza poderia e deveria ser decifrada pelo conhecimento científico e pela experimentação consciente, que estabeleceria as condições para o seu correto aproveitamento. A degradação do território derivava da utilização de práticas tecnológicas e sociais rudimentares, originadas no passado colonial. A grande panacéia para estabelecer a sanidade ambiental da economia brasileira, após séculos de colonialismo predatório, estava na modernização tecnológica e operacional do sistema produtivo e das instituições sociais. A destruição do ambiente natural não era entendida como um “preço do progresso”, como na visão hoje dominante, mas como o “preço do atraso”<sup>42</sup>. Paralelas às iniciativas acadêmicas, medidas mais específicas e localizadas foram levadas a efeito, no que diz respeito ao aproveitamento do rio Tocantins. Um exemplo de atitudes mais concretas é a Carta Régia de 12 de maio de 1798, enviada pela Rainha Maria I, determinando ao Capitão General da capitania do Pará, D. Francisco de Souza Coutinho, não medir esforços para a promoção da comunicação do Pará com Goiás, sobretudo, por meio dos rios<sup>43</sup>.

---

<sup>42</sup> PÁDUA, José Augusto. *Um sopro de destruição*, p. 13.

<sup>43</sup> PIMENTEL, Antônio. *O Brasil Central*. p. 353.

Todo esse conjunto de estudos e proposições revestem-se de importância fundamental para o intento de compreender o processo de integração, ou seja, de tentativas de integração, uma vez que só recentemente algumas foram levadas a efeito e, em que momento, e quais foram às orientações, e concepções do uso da natureza que nortearam tais estudos e proposições. Essa compreensão, certamente, nos remeterá às ações concretas levadas a efeito atualmente no rio Tocantins, vitimado pela construção de uma série de usinas hidrelétricas, eclusas e represas.

Tais preocupações são hoje, pois, fundamentais, já que esses estudos e proposições e obras estão sendo levados a efeito, transformando, alterando totalmente o rio Tocantins e suas regiões ribeirinhas, mudanças de tamanha efetividade, cujos efeitos, são desconhecidos, e assim, pouco controle se tem sobre eles. Essas questões, visíveis na paisagem do que é hoje o rio Tocantins, se justificam, historicamente, na medida em que é esse o papel do historiador - ir ao passado com questões e angústias do presente.

Ao voltar ao passado, pretendemos resgatar uma longa história em que o rio Tocantins era apresentado em políticas públicas como um bem de valor, de uso e, por outro lado, estava efetivamente incorporado ao uso social, através de uma navegação rudimentar, feita à força bruta, por homens que não podiam

esperar por tais políticas para se intercomunicarem com o “mundo do progresso”. É o que pretendemos mostrar nos capítulos que seguem.

No primeiro capítulo, intitulado “O rio Tocantins: entre o sonho e a descoberta”, destaca-se a importância do rio como elemento organizador e integrador de um território de fronteira que vai se revelando aos viajantes, bandeirantes e aventureiros. Descobre-se através de buscas do Eldorado, uma malha “fluvial no interior do Brasil” de importância fundamental para a interpenetração do interior.

No segundo capítulo, “O rio Tocantins: desenvolvimento regional pós - crise da mineração do ouro”, procura-se evidenciar como a mineração deu início à incorporação da região ao processo mercantil colonial e como sua crise representa a estagnação e busca de soerguimento da região, tendo a navegação como possibilidade de intercomunicação e comércio com o norte do Brasil. A expansão da navegação interior e a integração da região com o norte do Brasil foram possíveis graças ao desenvolvimento de uma navegação rudimentar – que requeria o enfrentamento do meio natural – e que abriam novas possibilidades de sobrevivência para uma população que já não se dedicava mais à mineração como atividade básica.

No terceiro capítulo “Os projetos de desenvolvimento regional e o rio Tocantins”, faz-se uma leitura dos diversos projetos e estudos realizados no século XIX e princípios do XX sobre o aproveitamento racional do rio Tocantins, sobretudo, estimulando a navegação, criando meios para sua franca realização, o

que significava fazer intervenções no rio de modo a torná-lo navegável. São dos viajantes estrangeiros as primeiras visões de exploração e integração do rio a um aproveitamento mais pragmático da região como um todo, já que ela se encontrava em decadência e ruína pós-mineração, segundo suas visões. Trata-se da transição de uma visão romântica de natureza para uma visão racional e utilitária. Os relatórios e estudos técnicos podem vislumbrar os primeiros sinais de expectativa de desenvolvimento regional, tendo nele a inserção do rio Tocantins.

Por fim, as considerações finais que trazem a “Relação progresso meio ambiente no Império do Brasil”, busca-se a concepção de desenvolvimento e meio ambiente no Brasil Império, sobretudo no Governo de D. Pedro II, uma vez que é sob a sua tutela que veremos nascer a Real Academia de Ciências; o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Seria apenas um capricho do Monarca dos trópicos ou a tentativa de racionalizar sobre questões emergenciais de um território não integrado em um projeto de nação.

## **Capítulo I**

### **1- O rio Tocantins rumo ao interior do Brasil**

Se eu fosse...

... Mas se eu fosse rio...

Ah! Se fosse rio

Eu seria Tocantins

Marinalva Barros

De primeiro era o Tocantins, pai divino, caído das nuvens altas, de uma vida luminosa com seus peixes de prata. Equilibrava-se no ermo sem maldades. Das mãos de Deus armou-se o espigão geral. Os índios acreditavam que o resto do mundo era carregado nas costas de uma tartaruga sem tamanho, do lado de lá do abismo azulado. A liberdade havia descido com o rio, numa manga de chuva gigante, e corria sem cessar em suas águas bonitas<sup>44</sup>.

#### **1.1- Rio e sertão: a construção de um espaço de fronteira**

O intuito do presente capítulo é assinalar como o rio Tocantins serviu de referência e de meio às diversas tentativas de penetração do interior do Brasil

---

<sup>44</sup> BRASILIENSE. *Uma sombra no fundo do rio*, p. 14.

desde o período colonial e, como essa organização territorial no interior se articulou com as demais regiões.

Resguardadas as controvérsias históricas a respeito do nome, prevaleceu o rio Tocantins como aquele que nasce da confluência dos rios Paraná e Maranhão. O seu principal formador é o Paraná com suas nascentes na Serra do Paraná (região de Formosa - Goiás) a uma altitude de cerca de 1100 metros. O rio Tocantins é do tipo canalizado, corre em leito definido, aquilo que os geógrafos chamam de calha, até desaguar no estuário do Amazonas. Dessa união de águas, um aguaceiro no dizer do homem do sertão, forma o rio Tocantins. Rio camaleão, claro no verão (abril a setembro), barrento no inverno (outubro a março), duas únicas estações no interior do Brasil: seca e chuva (verão e inverno). Rio que ora corre sereno, com curso definido, ora segue intrépido em sua calha até alcançar o rio Araguaia, o qual engrossa suas águas e dali desemboca o Tocantins na Baía de Marapatá, no rio Pará, que vai dar no Oceano Atlântico. É um rio de integração do centro-sul ao extremo norte do país, pois sai do planalto central de Goiás, cortando todo o atual estado do Tocantins, passa pelo Maranhão e deságua no Pará.

Sabe-se que rio Tocantins foi o nome adotado por franceses, jesuítas portugueses e mamelucos do norte, ainda na colônia, para o rio que desce ao norte e desemboca no rio Pará, como se pode constatar na “Memória do Capitão - mor Bento Maciel Parente”, citado por Manuel Rodrigues Ferreira:

Demás, destas Capitanias se pueden demarcar otras, entre el Rio de las Amazonas, y el Gran Pará, y por cima de la

Provincia de los Tocantines, por ser el Rio muy navegable, y las tierras fértiles, que se entiende que daran trigo, y vinõ, y otras cosas de España, como se dan en el Nuevo Reino de Granada que allí es vecino, y está en la miesma altura: tambien por aquí ay muchas minas como en el Nuevo, y quiça mais ricas<sup>45</sup>.

Tocantins, segundo Ilysias Rodrigues<sup>46</sup> e Manuel Rodrigues Ferreira<sup>47</sup>, significava “nariz pontudo ou nariz de tucano”, e essa denominação fazia referência a antigos moradores da região. Não é conhecida qualquer comprovação da existência de tais populações, no entanto, a região do rio Tocantins, ao norte em sua confluência com o rio Pará, era habitada por uma variedade de povos com denominações aproximadas do nome – Tocantins. Esses povos eram: Tacamedus (habitavam as margens do rio Tocantins), Tacandiras (o mesmo que Tocandiras), Tacanhunas, Tocanos, Tocantis, Tocanos, Tucanos, entre outros. Essa variedade de povos com denominações semânticas próximas acabam por deixar a questão da origem dos índios Tocantins, no mínimo, em aberto, até que estudos mais apurados sejam realizados.

Também persistem controvérsias e imprecisões a respeito da região e do nome do rio hoje denominado Tocantins. Nos primeiros roteiros coloniais, ou nos testamentos e inventários dos bandeirantes paulistas, várias designações fazem referência à mesma região, onde se encontra o rio. Em todos esses documentos,

---

<sup>45</sup> FERREIRA, Manoel Rodrigues. *O mistério do ouro dos martírios*, p. 259.

<sup>46</sup> RODRIGUES, Ilysias. *O rio Tocantins*.

<sup>47</sup> FERREIRA, Manoel Rodrigues. *O mistério do ouro dos martírios*.

o nome tem relação estreita com a língua falada pelos indígenas que habitavam a região da calha fluvial, uma vez que foram eles os guias e os intérpretes da natureza desvendada pelos bandeirantes em suas entradas nos sertões<sup>48</sup>. O sertão do Paraupava foi à designação genérica dada à região localizada ao norte da colônia, onde dois rios fazem confluência – o Araguaia e o Tocantins, ambos com suas nascentes no interior do Brasil. A proximidade dos dois rios, a semelhança de seus percursos e a imprecisão das fontes dificultam o discernimento sobre quem se referiam os desbravadores: ao Tocantins ou ao Araguaia.

Para Manuel Rodrigues Ferreira, que se dedicou a desvendar a identidade do rio Paraupava, amplamente citado na documentação bandeirante, este rio era o Araguaia<sup>49</sup>. No entanto, seguro de ser o rio Paraupava o rio Araguaia, (discordando de Pedro Tasques) cita em seus estudos, que o rio Tocantins recebera dos bandeirantes a denominação de *labeberi*<sup>50</sup>. Faz menção o pesquisador, a informação do Padre Araújo, baseada nas notícias da bandeira de André Fernandes, que menciona um certo rio *labeberi* que deságua no rio Pará:

... haverá oito para nove anos que na dita Vila de São Paulo partiram 30 aventureiros moradores seus, com outros tantos índios a correr mundo e como à caça do gentio. Estes, depois de gastados alguns meses no decurso de vários sertões, foram dar com as

---

<sup>48</sup> É bem possível que os nomes atribuídos ao rio dos Tocantins pelos paulistas tenham ficado no esquecimento exatamente porque logo cedo se descobriu que aquele era o caminho mais seguro para as possíveis minas auríferas. Com isso, os roteiros eram guardados como segredo. Taunay cita nos "Relatos sertanistas" um roteiro aos martírios, que foi dado pelo coronel Bartolomeu Bueno em pagamento a uma dívida. p.209.

<sup>49</sup> Cf. FERREIRA, Manoel Rodrigues. *O mistério do ouro dos martírios*, p. 413: "o rio Paraupava era o antigo nome do rio Araguaia, fato este que o próprio Pedro Tasques desconhecia".

<sup>50</sup> FERREIRA, Manoel Rodrigues. *O mistério do ouro dos martírios*, p. 253

cabeceiras de um rio chamado Ibeberí, nome que lhe deram as muitas raias, que nele há. Continuou o Padre: “no dito rio fizeram suas canoas para navegarem ao som de sua corrente (...) continuando os nossos por sua derrota, acaso foram desembocar em um fermoso braço do grande e afamado Pará”<sup>51</sup>.

Segundo Pedro Tasques, citado por Francisco de Assis Carvalho Franco, é o rio Tocantins, o rio Paraupéba ou Paraupava, “aquele ao norte da capitania que é hoje de Goiás e encaminha o curso de suas águas a sepultá-las no caudaloso rio do Maranhão”<sup>52</sup>. Isso vem ao encontro da informação deixada por Antônio Pires de Campos em que “(...) e este dito Araguaes faz barra no rio Paraúpeba”<sup>53</sup>, sugerindo tratar-se mesmo do Tocantins o tal rio que os paulistas chamavam Paraupéba ou Paraupava. Essa informação está contida no roteiro em que Antônio Pires de Campos relata sua viagem empreendida à região, com idade de 14 anos em companhia de seu pai, Manuel de Campos. Nessa viagem, conta ter se encontrado com Bartolomeu Bueno da Silva (pai) acompanhado, também, de seu irmão menor, Simão Bueno, o que permite inferir que havia trânsito de bandeirantes paulistas navegando pelo Tocantins, sugerindo um saber compartilhado entre eles para atingir a área.

Raymundo José da Cunha Mattos relata na obra “Itinerário” essa mesma confusão em relação à denominação do rio Tocantins, sugerindo a existência, em dois momentos diferentes, de dois rios com esse mesmo nome. Para ele, nos

---

<sup>51</sup> Ibidem. p. 229.

<sup>52</sup> FRANCO, Francisco de Assis Carvalho. *Dicionário de bandeirantes e sertanistas do Brasil*, p. 25.

<sup>53</sup> TAUNAY, Afonso. *Relatos sertanistas*, p.201.

séculos iniciais da colonização portuguesa, o atual Tocantins recebia a denominação de Paraupeba, e Tocantins era a designação dada a um afluente do Amazonas:

Dizem que o rio Tocantins recebeu o nome de huma tribu de Índios assim chamada; mas é certo que os descobridores Portugueses do século XVII davão o nome de Tocantins ao grande rio que se perde no Amazonas, muitos annos antes de se descobrir aquelle que hoje atravessei (o Maranhão).

Nos antigos roteiros, o rio Maranhão desde a sua origem na Lagoa Formosa ou de Felix da Costa, até à confluência do Araguaia, tinha o nome de Pará –Upéba.<sup>54</sup>

Percebe-se por todos esses relatos que, num passado mais longínquo, o rio Tocantins era ao mesmo tempo objeto de curiosidade e de imprecisões. O chamado sertão do Paraupava, na região da confluência dos rios Tocantins e Araguaia, já era visitado desde os finais do século XVI, por portugueses, mamelucos, franceses e espanhóis, mas suas descrições são muitas vezes imprecisas, confusas ou lacunares. Inúmeras expedições foram organizadas com o objetivo de apresar os índios ou de procurar minérios ao longo do rio. Essas incursões deixaram roteiros de como adentrar naquele território inóspito, onde a natureza se colocava como barreira ao intento dos invasores, mas que também, paradoxalmente, era, por sua utilidade, garantia de sobrevivência durante as longas expedições.

---

<sup>54</sup> MATTOS, Raymundo José da Cunha. *Itinerário*, p.32

Ir aos sertões, como era imprecisamente denominada a região, constituiu-se num empreendimento de grandes proporções, exigindo gigantesco capital humano e financeiro; acima de tudo, espírito aventureiro e conhecimento dos meios de sobrevivência naquele ambiente. As “Entradas” constituíram-se então, numa verdadeira junção de diferentes tipos humanos, com propósitos e participações diferentes: o português e o mameluco buscando riquezas fáceis e os ameríndios, com o trabalho físico, conduzindo, carregando, remando incessantemente<sup>55</sup>. Eram os índios, também mediadores culturais<sup>56</sup> pois faziam a ligação dos elementos materiais do meio ambiente com a cultura colonial europeia, guiando e conduzindo os desbravadores por entre caminhos que constituíam um repositório mental próprio dos nativos. Esses colonizadores se apropriavam desses mesmos elementos naturais aprisionando-os numa teia de palavras que agregavam nomes indígenas e europeus, os quais serviam para nomear os rios, os acidentes naturais, a flora e a fauna que encontravam pelo percurso<sup>57</sup>.

O rio e sertão se configuraram, então, como espaço de fronteira, no sentido proposto por Russell-Wood<sup>58</sup>, de limite entre dois pólos, nem sempre antagônicos, e, também como fronteiras metafóricas, consideradas por aquele autor, como o lugar de encontro entre diferentes culturas. É nessa perspectiva, que o tema

---

<sup>55</sup> SAFIER, Neil. Subalteridade tropical? O trabalho do índio remador nos caminhos fluviais amazônicos. In: ANASTASIA, Carla M. J. e PAIVA, Eduardo F. (orgs.). *O Trabalho mestiço: maneiras de pensar e formas de viver - séc. XVI a XIX*. São Paulo, 2002, p.427-444.

<sup>56</sup> GRUZINSKI, Serge. *La colonisation de l'imaginaire*. Sociétés indigènes et occidentalisation dans le Mexique espagnol. Paris: Galimard, 1988.; Idem. *O pensamento mestiço*. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

<sup>57</sup> SAFIER, Neil. Subalteridade tropical? O trabalho do índio remador nos caminhos fluviais amazônicos. In: ANASTASIA, Carla M. J. e PAIVA, Eduardo F. (orgs.). *O Trabalho mestiço: maneiras de pensar e formas de viver - séc. XVI a XIX*. São Paulo, 2002, p.427-444.

<sup>58</sup> RUSSEL- WOOD. *Fronteiras do Brasil colonial*, p. 9. Cf. o conceito de “zona de contato” proposto por PRATT, Mary Louise. *Os olhos do império: relatos de viagem e transculturação*, p. 31.

agora será tratado. Quem eram os primitivos habitantes dessa região e como esse povoamento inicial sofreu impacto com a interiorização dos portugueses?

O rio Tocantins está cercado por formações florestais e pela vegetação de cerrado. Esse ecossistema particular auxiliou na ocupação diversificada dos primeiros habitantes da região, que encontraram na natureza meios de sobrevivência. Certamente, a diversidade dos frutos do cerrado<sup>59</sup> e a caça oferecida pela mata próxima constituíam-se nos meios necessários ao regime alimentar dos nômades que habitavam o entorno do rio Tocantins, verdadeiramente adaptados às vicissitudes desse ecossistema de variadas possibilidades. Eram eles do grupo lingüístico Jê (os Tapuias), é o que deixam transparecer os arqueólogos que têm se debruçado em estudar os vestígios deixados pelas populações primitivas em toda a bacia do Tocantins / Araguaia. Em toda essa região, os estudos dos arqueólogos Pedro Ignácio Schmitz, Altair Sales Barbosa e Dilamar Cândida Martins<sup>60</sup>, só para citar alguns, têm apontado que a presença Jê foi dominante. As questões climáticas influíram fortemente tanto no sistema de abrigo – pois os abrigos em grutas e lapas não foram constantes – quanto no regime alimentar, com a inclusão do peixe na dieta básica desses grupos.

Com mais de 12 mil anos de presença na região, os grupos autóctones foram se tornando sedentários, nessa generosa faixa de terra que compreende a

---

<sup>59</sup> O cerrado oferece uma diversidade de frutos de alto valor calórico e protéico como o pequi, buriti, murici, bacupari, guariroba, pitanga, cajá, bacaba, puçá, dentre outros.

<sup>60</sup> Cf. MARTINS, Dilamar. *Análise dos testemunhos líticos do sítio arqueológico córrego rico em planaltina de Goiás*. In: Rev. do ICHL, v. 2:3, jul/dez, 1983. Goiânia: Editora da UFG, 1983; BARBOSA, Altair Sales. *Pré-História dos cerrados: período paleoíndio*. (Coleção Suma Arqueológica dos cerrados, 5) Mimeo.; SCHMITZ, Pedro Ignácio & BARBOSA, Altair Sales et alii. *A arte rupestre no centro do Brasil*. 1984.

área de cerrado e de mata do interior do Brasil, na medida em que assimilavam técnicas e saberes associados à agricultura e à fabricação de artefatos cerâmicos. Ao fim, houve o desenvolvimento de culturas específicas a cada grupo, porém, com um razoável conjunto de traços comuns, herança dos diversos contatos inter-tribais, bem como, por influência dos desafios naturais comuns.

A presença dos Tupis na área da Bacia Tocantins / Araguaia, ao que parece, é mais recente, tendo se originado pela estupefaciente presença portuguesa no período colonial, quando ocorreu um deslocamento de diversas populações para o interior, resultando em longos e multifacetados processos de disputa e conformação com os grupos já assentados, bem como, com o invasor (branco ou mestiço), que se interiorizou pelo sertão, na medida de sua adaptação, desejo e cobiça.

O sertão, que abriga grande parte da malha fluvial brasileira, foi então cenário do encontro dos mais diferentes tipos étnicos: os índios em seu *habitat* natural ou interiorizado por força da pressão do povoamento costeiro; os africanos fugitivos ou envolvidos na exploração mineral; os bandeirantes (portugueses e brasileiros); os franceses que ocuparam o norte do território; os mestiços que foram resultados dos diversos cruzamentos étnicos. Essa combinação múltipla, contrária, às vezes, mas conformada na sobrevivência nos sertões, dava contorno e forma àquele meio.

## 1.2- O sertão do *Paraupava* e a descoberta da malha fluvial interior do Brasil

O Brasil português foi primeiramente tomado pela costa, onde as primeiras feitorias davam conta do urgente ressarcimento das despesas efetuadas com as primeiras incursões à “nova terra”. O pau-brasil, em abundância na costa brasileira, serviu de lastro aos navios que ali se aventuraram. Até o final da primeira centúria da chegada dos portugueses, no dizer de Frei Vicente do Salvador em sua *História do Brasil de 1500 – 1627*, falando dos limites das terras portuguesas na América, “[...] da largura que a terra do Brasil tem para o sertão não trato, porque até agora não houve quem a andasse por negligencia dos portugueses, que, sendo grandes conquistadores de terras, não se aproveitam delas, mas contentam-se de as andar arranhando ao longo do mar como caranguejos”<sup>61</sup>. Um certo exagero do historiador, ele próprio embrenhado apenas nos assuntos litorâneos, omitindo ou desconhecendo o fato de que os moradores da Vila de São Paulo, por volta de 1627, ano em que provavelmente tenha concluído a sua obra, já conheciam quase que costumeiramente os caminhos dos sertões, assim como, culturalmente, tinham incorporado as lendas de riquezas, serras douradas, rios auríferos, que por certo, ali se localizavam<sup>62</sup>. Esse imaginário repousava, na concepção geográfica da época de que esses sertões

---

<sup>61</sup> SALVADOR, Vicente do. *História do Brasil 1500 - 1627*, p. 59.

<sup>62</sup> Segundo o rigoroso estudo de Sérgio Buarque de Holanda (in: *Visão do Paraíso*), Nuno de Guzmán saiu por volta de 1530 a procura dos sete opulentos povoados na região do México, com grandes edifícios e ruas inteiras ocupadas por ourives. Do lado português de Tordesilhas, o “Lago Dourado” ocupa o imaginário dos sertanistas e da própria administração lusitana, ávida por encontrar ouro e riquezas fáceis.

limitavam-se com o Peru, o que levava a simples dedução de que haveria um prolongamento das minas peruanas, nas terras portuguesas<sup>63</sup>.

A existência e possível sobrevivência dessas lendas, por muito tempo, deveu-se, entre outros fatores, a uma estratégia utilizada desde os primeiros momentos de Colombo na América, e também dos portugueses no Brasil, de irem perguntando aos nativos sobre a existência de metais e pedras. Como as respostas eram interpretadas da forma que entendia o colonizador, muitos mitos de tradição européia guiaram os portugueses a partir da fala dos indígenas, conferindo a esta, novos significados<sup>64</sup>. Ilustrativo, o relato de Pero Vaz de Caminha no primeiro contato com os nativos das terras novas, que, interpretando e conferindo significado ao gesto do indígena, conta que “[...] um deles fitou o colar do Capitão, e começou a fazer acenos com a mão em direção a terra, e depois para o colar como se quisesse dizer-nos que havia ouro na terra”<sup>65</sup>.

Da mesma maneira, era comum obter respostas afirmativas dos indígenas a respeito das riquezas tão cobiçadas. O certo é que a possibilidade de existência da Lagoa Dourada animou os sertanistas paulistas, por mais de dois séculos, guiando-os<sup>66</sup> e pondo fim a várias vidas, inclusive a de Gabriel Soares de Souza, conforme esclarece Sérgio Buarque de Holanda: “a esses poderia juntar o

---

<sup>63</sup> HOLANDA, Sérgio Buarque de. “O outro Peru”. In: *Visão do Paraíso*, p.67-107.

<sup>64</sup> TODOROV, Tzvetan. *A conquista da América: a questão do outro*, p.39. Cf. FURTADO, Júnia Ferreira. *As índias do conhecimento ou a geografia imaginária da conquista do ouro. Anais de História do Além-mar*, Lisboa, vol.IV, p.192, 2003.

<sup>65</sup> Carta de Pero Vaz de Caminha, escrivão da esquadra de Pedro Álvares Cabral, de Porto Seguro da Ilha de Vera Cruz, em 1<sup>o</sup> de maio de 1500.

<sup>66</sup> FURTADO, Júnia Ferreira. *As índias do conhecimento ou a geografia imaginária da conquista do ouro*. A autora examina a persistência dessa imagem cartográfica até início do século XVIII em relatos escritos.

Dourado do Vupabuçu e Paraupava, no Brasil, isto é aquela mesma lagoa dourada, segundo todos os indícios, que Gabriel Soares saíra a procurar e em cuja demanda se finou<sup>67</sup>. Teve o mesmo destino, também, quase toda a tropa do Capitão Marcos D'Azeredo Coutinho que encontrou a Serra das Esmeraldas na lagoa do Vussavucu, no Reino de Maxapó, segundo consta o roteiro que deixou da expedição. Seguindo o mesmo roteiro, o bandeirante Fernão Dias Pais teria encontrado as esmeraldas da lagoa do Sabaráboçú, numa Entrada iniciada em São Paulo em 1674, repetindo o feito anterior de D'Azeredo Coutinho<sup>68</sup>.

Importante salientar que a *Lagoa Dourada*, a *Serra das Esmeraldas*, o *Vupabuçu*, ou o *Paraupava* não tinham localização certa. A localização destes acidentes geográficos era tão imprecisa, que, muitas vezes, desorientava os sertanistas que buscavam roteiros seguros. Mas o que importa, aqui, é a existência de informações lendárias, motivando a penetração nos sertões e descortinando a rede fluvial existente naquele interior e nela, o rio Tocantins.

A crença na existência de uma lagoa dourada na qual reluziam ouro e pedras cristalinas empurrava cada vez mais o avanço para o interior, ou seja, para o oeste, tanto de paulistas, como de expedicionários portugueses saídos de Porto Seguro, seguramente, enviados por Tomé de Souza, Governador Geral, que, em 1550, inquiriu de um grupo de índios chegados do sertão, a existência da lagoa. Os expedicionários saídos de Porto Seguro intentavam descobrir a Lagoa

---

<sup>67</sup> HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Visão do paraíso*, p. 35

<sup>68</sup> FRANCO, Francisco de Assis Carvalho. *Dicionário de bandeirantes e sertanistas do Brasil*. p. 276-7.

Grande, como também era conhecida a Lagoa Dourada, seguindo o curso do rio São Francisco, pois acreditava Tomé de Souza, ser “esta terra e o Peruu he todo hum”<sup>69</sup>. Todas essas expedições eram ancoradas na geografia da época que sugeria saírem da Lagoa Dourada três grandes rios que irrigavam todo o interior do Brasil<sup>70</sup>. Segundo Jaime Cortesão, o “mapa de André Homem”, repetindo o mito da *Ilha Brasil*, procura configurar uma unidade territorial, revelada por meio de traçados confusos, três afluentes do rio Amazonas, entre eles o Tocantins, todos saídos da Lagoa Central da qual saiam também os rios Paraguai, Paraná, Parnaíba e São Francisco<sup>71</sup>. O mito da Lagoa Dourada, associado a outros mitos, constituiu-se na força motriz da exploração central do Brasil.

No sul, a exploração inicial dos sertões ocorreu pela região do rio São Francisco, mas logo os paulistas iriam efetivar um novo roteiro, que resultaria no abandono, quase por completo, da rota do São Francisco para atingir a região centro – oeste do Brasil. Enquanto paulistas efetivaram novos caminhos, a Bahia, mais particularmente, Porto Seguro configurou-se como o portal de entrada às “serras douradas”<sup>72</sup>.

---

<sup>69</sup> FRANCO, Francisco de Assis Carvalho *Dicionário de bandeirantes e sertanistas do Brasil*, p.41

<sup>70</sup> MARQUES, Alfredo Pinheiro. *A cartografia dos descobrimentos*, p.65.; CORTESÃO, Jaime. *História do Brasil nos velhos mapas*, 2 v. ; COSTA, Maria de Fátima. *História de um país inexistente: o Pantanal entre os séculos XVI e XVIII*, 1999; HOLANDA, Sérgio B. *O extremo oeste*. São Paulo: Brasiliense, 1986. p.92-93; FURTADO, Júnia Ferreira. *As índias do conhecimento ou a geografia imaginária da conquista do ouro*, p.155-212.

<sup>71</sup> CORTESAO, Jaime. *Raposo Tavares e a formação territorial do Brasil*, p. 48-9.

<sup>72</sup> HOLANDA, Sergio B. *Visão do Paraíso*. p. 48-49

Os estudos de Sérgio Buarque de Holanda e Jaime Cortesão<sup>73</sup> são de grande ajuda para desvendar um pouco da aventura bandeirante pelos sertões de Goiás. Um outro estudo de Manoel Rodrigues Ferreira<sup>74</sup> também é importante na medida em que o autor dedicou grandes esforços no sentido de estabelecer uma possível ligação entre a Lagoa Dourada e o rio Paraupava, que teriam verdadeiramente orientado as entradas paulistas nessa direção. Ao pesquisar as fontes cartoriais de São Paulo, o autor pôde remontar as principais excursões feitas à região pelos paulistas, pois os mesmos costumavam deixar como herança roteiros das regiões visitadas<sup>75</sup>.

Com a imaginação voltada às possíveis riquezas da Lagoa Dourada e, guiados pelas respostas afirmativas dos índios, capturados nos sertões, as bandeiras paulistas se distanciaram da região do rio São Francisco, dirigindo-se sempre mais para o noroeste. É provável, segundo os argumentos apresentados por Ferreira<sup>76</sup>, que a bandeira de Antônio de Macedo e Domingos Luiz Grou, de 1590 a 1593, avançou em direção aos sertões, abaixo do rio Anhembi. As evidências mais concretas são os testamentos iniciados ainda na bandeira, e

---

<sup>73</sup> As principais obras de Jaime Cortesão para a compreensão do banderantismo são: *Raposo Tavares e a formação territorial do Brasil e História do Brasil nos velhos mapas. E as Sérgio Buarque de Holanda são Visão do Paraíso, Caminhos e Fronteiras, Monções e O Extremo Oeste.*

<sup>74</sup> FERREIRA, Manoel Rodrigues. *O mistério do ouro dos martírios.*

<sup>75</sup> Os possíveis roteiros apresentados por Manoel Rodrigues Ferreira das bandeiras paulistas foram elaborados com base nas Atas da Câmara de São Paulo e nos testamentos e inventários de bandeirantes. Conforme era praxe nas bandeiras, em situação de doença ou ferimento, costumava-se redigir em pleno sertão o testamento do doente. Em caso de morte, iniciava-se ali o inventário, com arrematação dos bens do moribundo. Dos dois tipos de documentos, duas informações auxiliaram na feitura dos roteiros: citação do local onde se encontrava a bandeira no momento do relato. A outra diz respeito aos índios, deixados como bens, que eram relacionados, citando-se sua procedência.

<sup>76</sup> FERREIRA, Manoel Rodrigues. *O mistério do ouro dos martírios.*

somente entregues quando da chegada à Vila de São Paulo, como era de praxe. No testamento de Martim Rodrigues Tenório, constou da relação de bens “(...)

uma negra por nome Guaiá, digo, da nação Guoaiá, que diz ser escrava da entrada de Domingos Roiz (ou Rodrigues) no Paraupava (...)”<sup>77</sup>. Esse documento traz indícios importantes: o primeiro, de que os paulistas haviam chegado à região do Paraupava; o segundo, de que os índios Guoaiá, nação à que pertencia a dita índia, habitavam aquela região. Tudo isso, para reforçar a tese, de que, desde finais dos anos quinhentos, os sertões dos *Guoaiá*, ou do Paraupava, já eram percorridos, tanto em função da lenda do Lago Dourado, quanto devido aos interesses imediatos da escravização de índios. Com isso, inaugurou-se cedo o caminho que se deparava com o rio dos Tocantins e que, nos sertões dos *Guoaiás*, fazia confluência com o rio Araguaia.

Foram tantas as bandeiras, que não é de modo algum errôneo afirmar, que os caminhos aos sertões eram usualmente conhecidos e praticados. Os primeiros que para lá se dirigiam seguiam o caminho por terra, como também cortando os inúmeros rios<sup>78</sup>. As cargas eram transportadas nas costas dos índios agregados na empresa. Mas, logo se descobriu um caminho mais prático, quase todo fluvial, mais rápido por serem as cargas, agora, transportadas em canoas, rio a rio, ao

---

<sup>77</sup> HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Visão do Paraíso*, p. 59.

<sup>78</sup> HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Monções*, p. 21.

modo e às custas de força indígena. No entanto, a dificuldade de navegação dos principais rios impunha sérias restrições aos navegantes. A primeira delas, a

construção das canoas e remos, pois era preciso escolher a melhor madeira, cortá-la, construir, com o auxílio da enxada e do fogo uma embarcação. Os

índios eram os especialistas na feitura das embarcações, mas não era de nada raro,

fazê-las de modo que a poucos metros da margem afundassem com tripulação e

carga. Iniciava-se assim o fracasso da expedição. Sem mantimentos, a fome acabava por dizimar a maior parte do grupo, quando não todos. Eram inúmeros

os perigos enfrentados por esses bandeirantes fluviais: os perigos naturais dos rios, corredeiras, pedregais, entaipavas que exigiam profundo conhecimento do rio. Havia ainda as doenças que acometiam sem piedade os viajantes. A fome era uma constante, principalmente quando as embarcações viravam e punham

tudo a perder. Perdia-se também a pólvora, que mesmo recuperada, como ficava molhada não surtia qualquer efeito. Com isso, nem mesmo a caça era

abatida para remediar a fome. Mas, o perigo maior ficava por conta dos indígenas que atemorizavam por todo o percurso<sup>79</sup>.

Para além das dificuldades e perigos, a navegação fluvial foi de grande importância na penetração dos sertões. A maioria das bandeiras partia de São Paulo, como se pode verificar nos relatos de Afonso Taunay que descreve as possibilidades de percurso para as Minas de Cuiabá, bem como os meios e o tempo gasto no empreendimento. Segundo documento citado pelo autor<sup>80</sup>, da

cidade de São Paulo à Vila de Parnaíba gastava-se um dia de viagem a cavalo. De Parnaíba à Itu mais dois dias de viagem. Itu era o ponto de embarque do rio

Tietê. Dali partiam as expedições aos sertões. Navegando o rio Tietê abaixo “gastam vinte dias até chegar ao rio Grande; em duas passagens tem salto; e por causa dele tiram as canoas em terra. Por cima de estaleiros, para, dão as arrastarem, para passar o salto. E em outras duas partes levam as canoas

descarregadas a sirga<sup>81</sup>, até passar certos canais e pedras. Outros que são temerários arriscam-se, às vezes, perdem tudo”. Segundo a mesma descrição, o rio Grande era ponto obrigatório a todos os que iam aos sertões. Nele, acreditava-

---

<sup>79</sup> HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Monções*, p.19.

<sup>80</sup> TAUNAY, Afonso. *Relatos sertanistas*, p. 203.

<sup>81</sup> A sirga significa pelas margens, amarradas com cordas e puxadas por homens, termo comum nos relatos.

se desaguar “todos os rios”. Com isso, dependendo do sertão ou Nação a que se queria conquistar, tomava-se determinado rio que tinha confluência no rio Grande:

(...) entrando no rio Grande navegam alguns por ele abaixo seis dias; os quais acabados, acham à mão direita a barra do rio Pardo. Entram por ele de cima com a proa ao Nordeste e navegam por tempo de quinze dias: estes acabados lançam as canoas em terra, porque já não se pode navegar, fazem plantas de mantimentos os que querem. Daí caminham por terra a qual tem muito pouco mato, em alguns caponetes nesse caminho, os que não querem servir-se mais de canoas, para por outros rios chegar a Cuiabá, vão caminhando por tempo de 25 dias ou mês chegam a Cuiabá, mas, os que não querem ter o trabalho de carregarem por terra tanto tempo as cargas encostam-se a alguns rios, em cujas cabeceiras fazem canoas, nas quais navegando por este, ou por aquele rio, vão a vários portos, ou paragens que pertencem às regiões do grande rio Paraguai<sup>82</sup>.

Eram vários os caminhos possíveis às minas cuiabanas, todos eles, um misto de navegação e caminhada por terra. A diversificação de caminhos indica

---

<sup>82</sup> TAUNAY, Afonso. Relatos sertanistas, p. 203.

um conhecimento detalhado do interior do Brasil, principalmente dos rios com todos os seus acidentes, o que permite compreender a expressão costumeira de que os paulistas teriam conhecido a “*palmos*” os sertões. Mas, não era apenas o caminho para Cuiabá que era tão conhecido em meados de 1700; de norte a Sul, seguindo vários trajetos, o interior era decifrado. O rio Tocantins, nesse contexto, apresentava-se como uma das possibilidades de acesso às minas Mato Grosso, algo que causará grandes preocupações ao governo metropolitano, pois, desde muito cedo, os caminhos pelo Tocantins eram percorridos pelos paulistas.

Segundo o levantamento documental arrolado por Francisco de Assis Carvalho Franco<sup>83</sup> e, posteriormente por Manoel Rodrigues Ferreira e, aceito pelo historiador goiano Pe. Palacin<sup>84</sup>, as bandeiras que partiram de São Paulo e

possivelmente alcançaram o Tocantins, ou sertão do Paraupava<sup>85</sup>, foram as seguintes: Antônio Macedo e Domingos Luiz Grou (1590–1593); Domingos Rodrigues (1596–1600)<sup>86</sup>; Afonso Sardinha (1598-?); Belchior Dias Carneiro (1607-1608)<sup>87</sup>; Martim Rodrigues Tenório de Aguiar (1608)<sup>88</sup>; Garcia Rodrigues

---

<sup>83</sup> FRANCO, Francisco de Assis Carvalho. *Dicionário de bandeirantes e sertanistas*.

<sup>84</sup> PALACIN, Luiz. *Goiás (1722 – 1822)*, p. 19 – 22.

<sup>85</sup> Rio Paraupava foi o nome mais recorrente nos inventários e testamentos paulistas, levando Pedro Taques a afirmar ser ele o rio que corria para o norte desaguando no rio do Maranhão. Cf. TAQUES, *Bandeirantes de São Paulo*. p. 54 – 9.

<sup>86</sup> FRANCO, Francisco de Assis Carvalho. *Dicionário de bandeirantes e sertanistas*, p. 337.

Velho (1612-1613)<sup>89</sup>; André Fernandes (1613-1618)<sup>90</sup>; Antônio Pedroso de Alvarenga (1615-1618)<sup>91</sup>; Francisco Lopes Benavides (1664-1665)<sup>92</sup>; Antônio Soares Pais (1671)<sup>93</sup>; Sebastião Pais de Barros<sup>94</sup> e Bartolomeu Bueno da Silva, o filho<sup>95</sup> (em 1722), inaugurando o período mineratório na Minas dos Goiazes, como ficaram conhecidas. É importante chamar a atenção, de forma especial, à bandeira de Sebastião Paes de Barros, por ter esse paulista montado acampamento nas cabeceiras do rio Tocantins, e construído uma estrada ligando aquele sertão a São Paulo, travando constantes conflitos com os índios Guajarás, por fim reduzidos ao cativeiro. Contra ele foi organizada, oficialmente, uma tropa oriunda do Maranhão, com o fim de persuadir o bandeirante a libertar os índios aprisionados e a levantar acampamento. Não surtindo o efeito esperado, o Governador do Maranhão levou suas queixas ao Conselho Ultramarino. Em resposta, foi enviado o Pe. Raposo Tavares com carta assinada pelo próprio rei português, a ser entregue ao bandeirante. Em 16 de dezembro de 1674, Raposo Tavares subiu o rio Tocantins em busca dos paulistas. Ao chegar ao acampamento, constatou que:

---

<sup>87</sup> FRANCO, Francisco de Assis Carvalho. *Dicionário de bandeirantes e sertanistas*, p.102.

<sup>88</sup> Ibidem. p. 15.

<sup>89</sup> Ibidem. p. 425-25.

<sup>90</sup> Ibidem. p.150-1.

<sup>91</sup> Ibidem. p.25.

<sup>92</sup> Ibidem. p. 63.

<sup>93</sup> Ibidem. p. 275.

<sup>94</sup> FRANCO, Francisco de Assis Carvalho não cita a possível data da partida de Sebastião Paes aos sertões. No entanto, já em 1671 se tinha notícias no Grão Pará de sua presença no rio Tocantins. Ao que se pode verificar no documento do Conselho Ultramarino que acompanha a carta do Padre Raposo Tavares, os paulistas permaneceram muito tempo naquele acampamento, tempo suficiente para fazer estrada a São Paulo.

<sup>95</sup> Ibidem. p. 730.

(...) parando no sitio onde se tinha alojado o Cabo da tropa de São Paulo, achou notícia que por seu descuido ou ambição de capturar gentio, o tinha este morto e aos mais da tropa e eram duas nações a dos “Aroaques” de língua geral e melhor gente e a dos “Bilreiros” cruel e mais belicosa havendo mais de um ano ter se feito por estes gentios aqueles insultos aos de São Paulo, por cuja causa se retirara e não tem notícia de mina alguma<sup>96</sup>.

Outra informação importante dada pelo Pe. Raposo Tavares, em carta ao rei, diz respeito às providências tomadas com o intuito de fazer chegar às mãos dos paulistas, o Regimento e a carta por ele enviados: “(...) naquele sítio mandara por um padrão com as armas reais e dentro dele inserira uma carta sua para quando alguma tropa de São Paulo fosse ao mesmo sitio a visse com a copia do regimento que Vossa Alteza lhe mandou (...)”<sup>97</sup>. Pode-se perceber, que era então comum a realização de excursões àquela região, como já o fora anteriormente. Raposo Tavares deixa claro a construção de estrada daquele sertão à São Paulo, o que permite inferir que, naquele momento, considerava o paulista ser mais adequado o caminho terrestre que o fluvial, o que para ele seria uma

---

<sup>96</sup> Sobre o que pede o Padre Antonio Tavares capturado em Argel e conta que dá da viagem a que foi por ordem de Vossa Alteza ao Estado do Maranhão. IHGB, Arq. 1, 1, 10. p. 1-3.

<sup>97</sup> Sobre o que pede o Padre Antonio Tavares capturado em Argel e conta que dá da viagem a que foi por ordem de Vossa Alteza ao Estado do Maranhão. IHGB, Arq. 1, 1, 10. p. 1-3.

comunicação mais rápida a fim de viabilizar e garantir a posse daquele território por parte dos paulistas.

Nota-se, porém, que há um intervalo entre 1618 e 1665, no qual não se registra nenhuma bandeira para os sertões. Os paulistas teriam esquecido o já rotineiro caminho ou, talvez, seria a constatação de que o Paraupava não era o portal de entrada da Lagoa Dourada e, por certo, das minas peruanas? Uma terceira hipótese parece mais plausível, pois nesse ínterim começam a surgir notícias do avanço da presença paulista no lado hispânico da América, onde os portugueses começam a dilatar suas fronteiras<sup>98</sup>. Ao que parece, o que mudou, efetivamente, foi a rota de acesso àquele território. Os paulistas começam a utilizar o caminho sudoeste, o que implicava navegar rio a rio adentrando o rio da Prata. Mais tarde, a questão do acesso às regiões espanholas será retomada, sendo o rio Tocantins ponto estratégico dessa possível ligação.

Percebe-se pelos antigos roteiros propalados pelos bandeirantes do século XVII que os mesmos, em geral, não criaram assentamentos duradouros. Tais relatos descrevem apenas os aglomerados indígenas que os exploradores encontravam pelo caminho. Exceção à regra, foi o acampamento do bandeirante Sebastião Paes de Barros que, embrenhado pelos sertões do Tocantins, montou um assentamento permanente, base de onde partiu a estrada que construiu, ligando São Paulo à confluência do Araguaia / Tocantins, como se pode ver no

---

<sup>98</sup> COSTA, Maria de Fátima. *História de um país inexistente*, p. 47.

relato do Pe. Antônio Raposo que deixou Portugal em 1673, incumbido de localizar tal acampamento:

[...] em 16 de dezembro de 1674, e chegando até dez graus e meio da banda sul onde pelas informações que achou no mesmo rio dos Tocantins, estiveram situados os moradores de São Paulo mais anos do que os que se sabiam, porém os não achou já nele nem notícias que estivessem trabalhando em minas: veio os sinais de sua habitação e as estradas que haviam aberto para São Paulo e certificadas [...] <sup>99</sup>.

Reforça essa imagem dos paulistas como aventureiros que desbravavam o rio, mas que não se fixavam, o relato de Antônio Pires de Campos que, na derrota que fez ao rio Tocantins, em 1725, só avistou homens brancos depois da confluência do Araguaia com o Tocantins. Possivelmente, tratava-se da missão estabelecida pelo Jesuíta Cristóvão de Lisboa, em 1625, chamada de Cameté, de que se falará adiante <sup>100</sup>.

Mas não foram apenas paulistas os desbravadores daquela região. Couberam aos espanhóis, Vicente Yañez Pizon e Diogo de Lepe, as primeiras referências aos rios Amazonas e Pará <sup>101</sup>. Vem reforçar a presença espanhola nos estuários do Amazonas e do Pará, onde desemboca o rio Tocantins, o depoimento de Juan Rodrigues, navegador, companheiro de Diogo de Lepe:

---

<sup>99</sup> Sobre o que pede o padre Antônio Raposo Tavares capturado em Argel e conta que dá da viagem a que foi por ordem de Vossa Alteza ao Estado do Maranhão. IHGB, Arq. 1, 1, 10. p.1-3.

<sup>100</sup> TAUNAY, Afonso. *Relatos sertanistas*.

<sup>101</sup> TOCANTINS, Leandro. *O rio comanda a vida*. p. 35.

Que fué com Diogo de Lepe al tiempo que fué a descubrir, por mandato de Sus Altezas, e vido quel dicho Diogo de Lepe y su compañía descubrieron desde el cabo de sant Augustin hasta Paria, toda la costa seguindo, ques seicentas leguas de tierra firme, en que entran en esta el Rio Grande y, el marañón, e donde está en la mar el água dulce, y que esto el almirante y otras personas no fueron a lo descubrir, salvo Vicente Yañez e Diogo de Lepe<sup>102</sup>.

O *rio Grande de La Mar Dulce*, referência ao estuário do Amazonas, já constava no Mapa Múndi de Juan de La Cosa oferecido ao rei de Espanha por Vicente Pizón<sup>103</sup>, o que também confirma a presença dos espanhóis na área. Os espanhóis, também motivados pela lenda do Eldorado e posteriormente pelas lendas da canela e das amazonas, palmilharam a região do Amazonas e do Maranhão como ficou conhecido dos espanhóis, o rio Pará.

Também com o estabelecimento dos franceses no Maranhão, entre 1594 e 1615, incursões provenientes do norte, sob invasão francesa, começaram a adentrar o Tocantins com mais freqüência. Segundo Guilherme Velho<sup>104</sup>, tendo como partida essa colônia, os franceses saíram para a exploração da terra. Charles Des Vaux estabeleceu então uma feitoria na foz do Tocantins. Conforme os relatos, parece ter sido os franceses os primeiros a denominarem aquele rio, como o *rio dos Tocantins*, numa alusão aos moradores de uma ampla região

---

<sup>102</sup> TOCANTINS, Leandro. *O rio comanda a vida*. p. 35.

<sup>103</sup> TOCANTINS, Leandro. *O rio comanda a vida*. p.35.

<sup>104</sup> VELHO, Guilherme. *Frentes de expansão e estrutura agrária*, p. 16.

circunvizinha. Ao que indicam, monsieur de La Blanjarrier, chefiando uma expedição, em 1610, adentrou o rio Tocantins, explorando-o pelo menos até a cachoeira de Itaboca. Em 1613, uma nova expedição, agora chefiada por La Planque (Senhor de Ravardiére), adentrou mais uma vez o Tocantins pela foz. Uma nova incursão foi destacada para inspecionar o rio, e seu comandante chegou à confluência do Tocantins com o Araguaia, quando resolveu dividir a expedição em dois grupos. Um deles, sob a liderança de La Planque, avançou Tocantins adentro. Segundo Lysias Rodrigues<sup>105</sup>, La Planque foi obrigado a permanecer entre os índios por mais de treze anos, uma vez que ao tentar voltar, depois de nove meses, ficou sabendo da rendição francesa aos lusos.

Com a malograda tentativa francesa de formar a França Equinocial no Maranhão, os portugueses resolveram ocupar militarmente o extremo norte da colônia, criando então a capitania real do Maranhão e Grão Pará. A Companhia de Jesus veio se estabelecer na nova capitania na esteira dessa política colonialista de Dom João III, e seus representantes passaram então a se aventurar no interior da região, muitos deles contribuindo para um maior conhecimento acerca do rio Tocantins.

Por esta época, iniciou-se a política de cristianização das populações autóctones, num misto de catequização e trabalho compulsório, que resultou no aldeamento de grande parte da população nativa do Norte do Brasil.

---

<sup>105</sup> RODRIGUES, Lysias. *O rio dos Tocantins*, p 60.

Segundo Lysias Rodrigues<sup>106</sup>, foi o Pe. Frey Chistovão de Lisboa o primeiro português a excursionar o Tocantins entrando pela foz, em 8 de agosto de 1625. Ainda no mesmo ano de 1625, há notícias de uma missão construída pelo jesuíta e chamada de Cametá, situada na confluência do Tocantins com o Araguaia<sup>107</sup>. Pequeno relato da viagem pode ser encontrado nos *Annaes Históricos do Estado do Maranhão*, de Bernardo Pereira de Barreto:

O Pe. Frey Chistovão de Lisboa, religioso Capucho de santo Antônio com o emprego de primeiro Custodio de sua sagrada Religião naquellas Conquistas... até que entendeste, que tinha feito importante, fructo neste Santo Exercício (removendo a corrupção dos vícios), passou a dilatallo no descobrimento do celebrado rio dos Tocantins, para o qual partio da aldeã de Uma em 8 de agosto (1625) acompanhado do Pe. Frey Cristóvão de S. Joseph; do Escrivão da Sua Visita João da Silva e de Manuel de Pina, seculares de justificado procedimento; e excellentes línguas para a introdução do sagrado Evangelho na barbaridade d'aquelles gentilismo.

O índio Thomagica, hum dos principaes e de maior nome em tão vasto certões, tinha já admitido na sua grande aldeã ao Pe. Fr. Chistovão de S. Joseph; e buscando-o agora no Hospício de Uma, soube de sorte persuadir os interesses dessa jornada, que o Pe. Custodio, depois de despedillo para as necessárias

---

<sup>106</sup> RODRIGUE, Lysias.. *O rio dos Tocantins*. p 63.

<sup>107</sup> TAUNAY, Afonso. *Relatos sertanistas*.

prevenções della, o foi seguindo logo, assistido já de pilotos do rio (...) <sup>108</sup>.

Em 1636, foi a vez do jesuíta Luiz Figueira, que subiu cerca de quinze léguas, Tocantins acima, visitando algumas aldeias indígenas. Várias expedições jesuíticas, com caráter missionário, se organizaram de forma sistemática, a partir de 1653, com a chegada do Padre Antônio Vieira à Missão do Grão-Pará. Já em dezembro de 1653, saiu de Belém a primeira expedição ao Tocantins comandada pelo próprio Antônio Vieira <sup>109</sup>. Era composta por 16 canoas nas quais iam um capitão com oito oficiais, duzentos índios, 40 cavaleiros; cerca de 60 gentes de serviço, além de outras 300 pessoas, comandados pelo próprio Antônio Vieira <sup>110</sup>. Em 1655, regressava da *Província dos Tocantins* o padre Tomé Ribeiro acompanhado de cerca de 60 canoas com mais de mil almas. Em 1658, o mesmo padre voltou ao Tocantins, desta feita, acompanhado pelo padre Ricardo Caréu. Em 1658, o padre Manuel Nunes <sup>111</sup> recebeu a incumbência de castigar os índios Inheiguaras margeados no Tocantins. Acompanhava o padre, uma delegação de 45 soldados e 450 índios, todos armados. Depois de oito meses de viagem, aguardando melhores águas para a navegação do rio, aproveitaram para assinalar as alturas do rio, o que “até ali não se tinha sido feito” <sup>112</sup>. Seguiram-se as expedições do padre Gaspar Misch, acompanhado do Irmão João de Almeida

---

<sup>108</sup> RODRIGUES, Lysias. *O rio dos Tocantins*, p. 62 – 63.

<sup>109</sup> VIEIRA, Pe. Antonio. Carta para El Rei Nosso Senhor sobre as missões do Ceará, do Maranhão, do Pará e do grande rio das Amazonas. *Rev. Inst. Hist. Geog. Bras.*, 4: 114-16, 1842.

<sup>110</sup> VIEIRA, Pe. Antônio. Carta para El Rei Nosso Senhor sobre as missões do Ceara, do maranhão, do Pará e do grande rio das Amazonas. *Rev. Inst. Hist. Geog. Brás.*, 4 114-16, 1842.

<sup>111</sup> Crônica da Cia de Jesus da Missão do Maranhão pelo Padre Domingos de Araújo (1720). Livro III Cap. VII C. U. – Évora – Tomo XIII p. 226.

<sup>112</sup> Crônica da Cia de Jesus da Missão do Maranhão pelo Padre Domingos de Araújo (1720). Livro III Cap. VII C. U. – Évora – Tomo XIII p. 226 v.

em 1668 e, em 1671, a do padre Gonçalo de Veras e do Irmão Sebastião Teixeira.

Todas essas expedições, de norte a sul; sul a norte; dão conta de como era comum trafegar pelo rio Tocantins, tanto pelos jesuítas fixados no Grão-Pará, como pelos bandeirantes paulistas, ou outros, motivados também, por riquezas imaginárias ou não, aventadas de serem encontradas no interior do Brasil. É o trinômio desejo de aventura, riqueza e domínio que movimentam tais empreendimentos e inauguram a representação da região, seja por roteiros, mapas e outros como se pode ver a seguir.

### **1.3- A cartografia do rio: do mapa imaginado ao mapa vivido**

Com tantas expedições rio Tocantins acima e abaixo, levadas a cabo tanto por paulistas vindos do sul, quanto por espanhóis, franceses e religiosos jesuítas oriundos do norte, verifica-se que todas elas contribuíram para a construção de uma representação daquele espaço geográfico, que gradativamente se distanciava das imagens mitológicas, baseadas na imaginação, e se assentavam na experiência<sup>113</sup>. Esse espaço, antes imaginado, tornava-se espaço vivido, experimentado. Com isso, aquele mapa mental ibérico que encontrou repercussão nos primeiros relatos dos paulistas, e que dava como certa a ligação do sertão do Brasil com o Peru, foi se desfazendo. Em seu lugar, surgiu um conjunto cartográfico de maior precisão em relação à região que ele buscava

---

<sup>113</sup> Maria de Fátima Costa vê o mesmo processo ocorrer, a partir das incursões paulistas, em relação à região pantaneira. COSTA, Maria de Fátima. *História de um país inexistente*, p.252.

representar.

As imprecisões cartográficas que caracterizam os primeiros mapas do Brasil revelam não somente um desconhecimento do interior, mas eram frutos de uma tradição cartográfica, que vigorou por cerca de três séculos de representar em detalhes, apenas a sua costa, com seus acidentes geográficos já conhecidos e mapeados. Já o interior do mapa era espaço a ser ocupado com desenhos, representando algumas coisas conhecidas e, outras tantas lendárias, imaginadas e fantasiadas. Esses mapas representavam, então, a transição da geografia da imaginação para a geografia da experiência. Neles, o real e o fantasioso se imbricavam.

Muito mais importante do que a acuidade ou não das descrições iniciais do interior do Brasil foi o papel representado pela crença na “lagoa dourada”, a qual animou todo um ciclo de expedições bandeirantes pelo interior do Brasil<sup>114</sup>. Em primeiro lugar, é importante verificar que essa geografia da imaginação, associada às primeiras experiências nos sertões levaram às representações dos primeiros mapas do interior, onde se pode constatar o aparecimento da “lagoa Dourada”, mais precisamente a Eupana Lacus, cartografada em mapa de 1630<sup>115</sup>. Pode-se perceber ainda, nos primeiros mapas, o Brasil representado deformado em seu tamanho real. Essa deformação, nada inocente, repercutiu na negociação diplomática que envolveu Portugal e Espanha nos litígios de demarcação das

---

<sup>114</sup> HOLANDA, Sérgio B. *Visão do paraíso*, pp. 40 -41.; COSTA. *História de um país inexistente*, pp.18 – 19.

<sup>115</sup> Cf. mapa da América do Sul feito em 1630 pelo cartógrafo português João Teixeira da tradicional família de cartógrafos “Teixeira Albernaz”. O original do mapa encontra-se na Biblioteca do Congresso, em Washington.

fronteiras entre as duas coroas. Já no *Mapa Parcial da América do Sul* de 1641, elaborado pelo cartógrafo português Antônio Sanches, a lagoa Eupana desaparece, e surgem em seu lugar, de forma mais precisa, os rios Araguaia e Tocantins.

Com isso, os mapas que foram surgindo dos sertões incorporaram paulatinamente as informações cada vez mais apuradas trazidas por bandeirantes e sertanistas. O conhecimento acumulado serviu para o detalhamento do interior e para a construção de uma representação das terras portuguesas para fins diplomáticos<sup>116</sup>. Percebe-se, com o passar do tempo, o interesse crescente da coroa portuguesa em representar em mapas cada detalhe do sertão, principalmente rios e caminhos necessários à sustentação de um processo de exploração das minas auríferas recém-descobertas<sup>117</sup>. Nessa fase da cartografia, surgem os mapas regionais detalhando toda a área ocupada pelos exploradores, bem como pelas populações nativas. Surge ainda, o detalhamento dos principais rios feitos a partir de explorações sistemáticas, realizadas com o intuito de conhecê-los e representá-los.

No que diz respeito ao rio Tocantins, fato importante, e que o coloca novamente na discussão dos pontos estratégicos de domínio do território e de possibilidade de ligação do interior com a região mineira da Espanha, é o sucesso

---

<sup>116</sup> Cf. "Mapa de los confines Del Brasil com las tierras de la Corona de España em la América Meridional" conhecido também como "Mapa das Cortes", 1749 . Biblioteca Pública Municipal do Porto. In: GÓES, 1999: 57.

<sup>117</sup> Cf. Provisão régia de 18 de Novembro de 1729 (Arquivo Histórico Ultramarino, Códice 248 do Conselho Ultramarino, fls. 249 v. 250); publicada por Jaime Cortesão, *Historia do Brasil nos Velhos Mapas*. Instituto rio Branco, 1971, tomo II, p. 215.

da descida do Amazonas, numa viagem empreendida por dois padres franciscanos, que saem de Quito e chegam ao Grão Pará por volta de 1636<sup>118</sup>. Essa expedição, por mais acidental que tivesse sido, afirmou aquilo que até então era apenas suposição: a ligação através do Amazonas às minas espanholas. Outra consequência dessa expedição foi a questão que se colocou entre Espanha e Portugal em torno dos limites territoriais entre as duas coroas na América. Mais que isso, a expedição apontou o rio Tocantins como porta de entrada ao interior do Brasil. A cartografia do século XVII e, mesmo a posterior refletiriam a partir de então essas questões anunciadas pela expedição dos padres franciscanos espanhóis citados por Jaime Cortesão: “a resolução do governador foi consequência direta da descida acidental do Amazonas desde Quito e pelo Napo, em canoa, até Belém do Pará, de dois franciscanos espanhóis, acompanhados de seis soldados”<sup>119</sup>. Doravante, Portugal se esforçaria em defender a posse da região amazônica para si, e para isso concentraria esforços com o intuito de povoar e fortificar a área ocupada.

#### **1.4- Pecuária, mineração e agricultura: a ocupação da região do Tocantins**

Em novembro de 1734, quando as chuvas ainda estavam no seu início, e o rio já dava sinais de navegação, seis canoas partiram em derrota ao rio Tocantins. Foram longos 60 dias de navegação, descendo *entaipavas* e vencendo cachoeiras. Ao que tudo indica, era uma viagem de reconhecimento do rio e de sua capacidade de mineração. Aproveitaram os viajantes para mapear e nomear

---

<sup>118</sup> CORTESAO, Jaime. *Raposo Tavares e a formação Territorial do Brasil*, p. 20.

<sup>119</sup> CORTESAO, Jaime. *Raposo Tavares e a formação Territorial do Brasil*, p. 20.

todos os acidentes geográficos e rios que, por ventura, desembocassem no Tocantins. Depois de 16 dias de viagem, a monotonia da paisagem foi quebrada por avistarem os aventureiros um sobrado, que parecia construído há pouco, tendo ao seu lado um curral. Contatados os moradores da dita fazenda, os mesmos deram parte de que o sertão em que se achavam se chamava Terras Novas, e que as mesmas eram obedientes à cidade do Grão Pará, sendo eles regidos pelo Capitão Alceu da Costa Madureira. Disseram ainda que:

[...] logo abaixo desta fazenda ficava a barra do rio Paranatinga e que sete léguas por ele acima vinha fazer a vista num rio chamado Palma e que na forquilha dos dois rios tinham eles sua igreja chamada de São Felix. Que as fazendas daquele sertão estavam pela beirada do rio seus meios também<sup>120</sup>.

Esta fazenda de gado, chamada de São José, não era a única existente na região do Tocantins, porém, segundo o relato, sua instalação ocorrera somente numa segunda investida dos colonos, uma vez que os ataques indígenas impediam sua fixação. Esse documento reforça a idéia, ventilada pelo historiador Paulo Bertran, de que no Tocantins o gado antecedeu a mineração<sup>121</sup>.

As fazendas que se instalaram Tocantins afora, segundo Paulo Bertran, eram pertencentes à Casa da Torre dos Garcia D'Avila<sup>122</sup>, da Bahia. Suas afirmações basearam-se em um requerimento de sesmaria de 1740. O documento arrolado acima, no entanto, é esclarecedor da presença do gado nas

<sup>120</sup> Roteiro (cópia) da derrota do rio Tocantins até Belém do Pará. AHU, ACL \_ CU \_ 008 cx 1, 012.

<sup>121</sup> BERTRAN, Paulo. *História da terra e do homem no Planalto Central*. p. 58.

<sup>122</sup> A Casa da Torre do Tatuapara dos Garcia D'Avila estendeu seus domínios pela Bahia, por todas as províncias do Nordeste até o Maranhão, e durou cerca de três séculos. Cf. BANDEIRA, Luiz Alberto Muniz. *O feudo: A casa da Torre de Garcia D'Avila: da conquista dos sertões à independência do Brasil*.

margens do rio Tocantins, e da saga em fixarem e expandirem suas fazendas, a despeito dos constantes conflitos com os indígenas.

A expansão das fazendas de gado pelas terras do Tocantins, na época colonial, advinha de uma prática recorrente da Coroa de pagar certos favores prestados pelos potentados locais, com a concessão de sesmarias que iam expandindo-se por longas extensões de terras, que no mais das vezes ficavam improdutivas, ou deixadas como pastos naturais para o gado criado solto.

O caso da Casa da Torre de Tatuapara foi um caso típico de latifúndio que se expandiu pela Bahia, Piauí, Ceará, Maranhão, até as recém-descobertas Minas de Ouro da região do Tocantins.

O Tocantins foi, desde o século XVII, caminho freqüente de bandeiras paulistas em busca de ouro e préia de índios a serem cativados, e posteriormente, no século XVIII, tornou-se também fronteira de expansão das fazendas de gado que logo se espalharam por todo o centro-oeste, norte e nordeste: da Bahia ao Maranhão. No entanto, o povoamento mais efetivo do entorno do rio Tocantins se daria somente com a mineração. Significativa população se dirigiu e se assentou na área somente a partir do descobrimento da primeira mina aurífera do norte do Brasil na região do Tocantins, a do Maranhão (1730). Seguiram-se várias outras, como: Água Quente (1732); Natividade (1734); Traíras (1735); São José (1735); Cachoeira (1736); São Félix (1736); Pontal e Porto Real (1738); Arraias e Cavalcante (1740) e Pilar (1741); Carmo (1746); Santa Luzia (1746) e Cocal (1749). Vale lembrar, que a mineração efetiva dos

inúmeros descobertos só aconteceu por força de muitas campanhas armadas contra os indígenas que prontamente resistiram às constantes investidas dos invasores em direção às suas terras.

Diversos relatos confirmam a tendência de assentamento da população somente a partir das descobertas das ricas minas de ouro do Tocantins, quando então foram fundados as primeiras vilas e os primeiros arraiais. Em 1799, durante a viagem que fez D. João Manoel de Menezes, do Pará para Vila Boa de Goiás, o mesmo constatou e anotou em seu diário que:

Daqui se conhece que a povoação mais remota do Pará, que é o dito registro de Arroios, se acha a oitenta léguas das salinas, a cento e cinco, vindo por tanto a observar-se que se acham despovoadas quinhentas e sete pelo rio Araguaya, e outras tantas com pouca diferença pelo rio Tocantins. Quando se diz que esta grande distancia é despovoadada, deve entender-se de habitantes civilizados e sujeitos imediatamente ao nosso governo, porque de Índios selvagens tem muita população, a qual embaraça de alguma forma a liberdade da navegação, como já ponderei<sup>123</sup>.

Quando ocorreu o *boom* da mineração na região, entre os anos de 1736 – 1751, momento em que a produção do ouro chegou a 3.125 Kg, o dobro dos anos anteriores, estima-se que as minas tenham atraído um enorme contingente populacional. Apesar dos poucos registros, sabe-se que no ano de 1789,

---

<sup>123</sup> MEMÓRIA, RIHGB, tomo XI. p. 344.

quando já se passara a fase áurea da extração, a população assinala 21.512 habitantes<sup>124</sup>, o que representa índices de ocupação bastante escassos, tendo em vista o tamanho da Capitania. Assim, desde o início da mineração, a Capitania de Goiás revelou-se escassamente povoada, com certa concentração humana apenas nas minas mais rentáveis, as quais variavam ao longo do tempo. Quando o ouro rareava, esse contingente populacional deslocava-se para outra mina mais atrativa. As imediações das minas eram, sobretudo, grandes e improvisados acampamentos, construídos ao sabor da pressa, escassos em construções duráveis e sólidas. Os materiais mais utilizados foram a taipa e a cobertura de folhas de palmeira - encontradas localmente nas matas próximas e encostas de córregos e, que foram improvisadas como materiais construtivos. Mesmo depois que se sofisticaram as construções, ou melhor, dizendo, que absorveram o caráter de durabilidade, os materiais como a pedra canga, os adobes, as telhas, janelas de talco de vidro, areias, madeira para o telhado, tudo isso era buscado nas cercanias. Mais uma vez, era a natureza o depósito de tamanho empreendimento humano.

As minas exploradas, quase todas localizadas nos afluentes do rio Tocantins, pouco mudaram, a princípio, a paisagem do rio. As margens do Tocantins continuaram ocupadas por índios em aldeias, mas essas foram se tornando cada vez mais esparsas, na medida em que a presença branca os impelia cada vez mais para as matas, e cada vez mais para longe. Não obstante os esforços da administração para que os assentamentos mineiros prosperassem,

---

<sup>124</sup> KARASCH, Mary. As mulheres no norte da capitania de Goiás. In: GIRALDIN, Odair. *A (trans)formação histórica do Tocantins*, p. 186. A autora cita ainda, os seguintes índices populacionais: 1792 (20.621); 1804 (13.996); 1825 (22.654); 1832 (26.091).

o certo é que, nas margens dos rios Araguaia e Tocantins, os povoamentos continuaram escassos, quando não inexistentes, como é o caso das margens do rio Araguaia.

Mesmo com o passar do tempo, até meados do século XVIII, o rio Tocantins era quase um grande deserto humano, pois os índios haviam abandonado suas margens e os colonizadores continuavam a serem poucos. Por essa época, a paisagem quase despovoada era modificada apenas pelas vilas de Pontal e Porto Real.

Mas, apesar do ouro encontrado no Tocantins ter se revelado de altíssima produtividade, o mesmo não foi capaz de alavancar e promover o assentamento populacional de forma homogênea na região. Assim, estimular o povoamento das margens dos rios, sobretudo do rio Tocantins, tornou-se fundamental para efetivar a comunicação entre Goiás e o Pará, e desta maneira estabelecer relações comerciais duradouras, promovendo o escoamento de produtos para o exterior a partir de um porto marítimo. Em fins do século XVIII, essa região, que ficou despovoada de colonos da coroa, quando ocorreu a crise da mineração, passou a fazer parte da política colonial de soerguimento da economia local por força da agricultura, e pelo povoamento das margens dos rios. Na esteira da Ilustração portuguesa e do movimento de reforma encetado a partir do governo de Dona Maria I, governadores, desembargadores, naturalistas, entre outros, produziram um conjunto de escritos visando a elaboração de propostas e alternativas para o

aproveitamento econômico da região<sup>125</sup>. Nessas *Memórias Econômicas*, os rios Araguaia e Tocantins se tornaram os principais protagonistas, pois da abertura de sua navegação dependia o povoamento da região e o desenvolvimento da agricultura. Para esses autores, navegação, povoamento e agricultura formaram o tripé em que se assentaria o progresso da Capitania de Goiás.

Como exemplo, o Sargento-mor da capitania do Pará, Francisco José Rodrigues Barata, escreveu, em 1797, uma *Memória* sobre a região de Goiás e a dedicou ao Conde de Linhares. Nela, o sargento-mor procurou enaltecer os valores da terra como primeira riqueza e conclamou a nobreza que havia em fazê-la produzir. Segundo ele, para a grandeza do Estado, era preciso identificar produtos possíveis de serem produzidos e exportados. Suas sugestões indicam a navegação dos rios Araguaia e Tocantins como essenciais para a interligação comercial de Goiás com os portos do Pará<sup>126</sup>.

Em seguida, Rodrigues Barata listou um rol de produtos cujo cultivo deveria ser introduzido com o objetivo de povoar as margens dos rios Araguaia e Tocantins, bem como de tirar melhor proveito na navegação, tendo como intuito primeiro de bem servir aos propósitos mercantilista da metrópole portuguesa. Segundo o autor, em sua *Memória*, para atrair moradores para as margens dos rios seria necessário, além de fazer descer os indígenas, animar os povos por meio de alguns prêmios que compreendiam a concessão de sesmarias a todos que viessem habitar as margens dos rios Araguaia e Tocantins, como também

---

<sup>125</sup> Cf. NAXARA, Márcia Regina Capelari. *Cientificismo e sensibilidade romântica: em busca de um sentido para o Brasil no século XIX*, 2004; HEIZER, Alda & VIDEIRA, Antonio Augusto Passos. *Ciência, civilização e Império nos trópicos*, 2000; PRESTES, Maria Alice Brzezinski. *A investigação da natureza no Brasil Colônia*, 2000.

<sup>126</sup> Memória, RIHGB, Tomo XI.

reduzir à metade a cobrança dos dízimos sobre o cultivo de gêneros de exportação, tais quais o algodão, anil, urucu (para corantes), café, açúcar e outros. Propôs também a isenção por seis anos das taxas de dízimo para gêneros de consumo interno, para aqueles que promovessem o descimento do gentio para o estabelecimento de fazenda de cultura. Também sugeriu a concessão do Hábito de Cristo para todo aquele que se oferecesse para estabelecer-se nas margens do rio com o emprego de trinta escravos para mais, desde que apresentasse documento certificado pelo Exmo. General da Capitania.

Outro aspecto de grande realce na *Memória* oferecida por Barata diz respeito aos índios que povoavam a região das bacias hidrográficas Araguaia e Tocantins. Segundo ele, a retirada dos índios para os aldeamentos distantes de seus *habitat* natural era de todo prejudicial. A mortandade dos índios aldeados era enorme, além das deserções, que deixavam os aldeamentos vazios e, sobretudo, os custos das descidas que ficavam perdidos. Sua idéia era que os aldeamentos fossem feitos nas margens dos rios, ou o mais próximo possível de suas habitações, para que os índios fossem integrados à extração das drogas dos sertões, que eles tão bem conheciam, bem como à navegação, quer como remeiros ou carregadores, suprindo as expedições com as equipagens necessárias<sup>127</sup>.

Essas *Memórias* apontavam a agricultura e a pecuária como remédios para a crise instalada na região do Tocantins no período pós-mineração. Para sustentar a economia agro-pastoril a ser desenvolvida era fundamental integrar a

---

<sup>127</sup> MEMÓRIA, RIHGB, tomo XI. p. 348.

área e sua economia ao sistema mercantilista. A navegação dos rios Araguaia e Tocantins se tornava, assim, o meio fundamental de integração da região ao sistema colonial. Era preciso, pois, ocupar as terras marginais aos rios; torná-las produtivas; integrar os índios aos propósitos da coroa e, como outra face da mesma moeda; apoiar a navegação, diminuindo os riscos a que os viajantes estavam sujeitos. Enfim, tornar a capitania de Goiás produtiva aos interesses mercantis.

A partir das sugestões oferecidas por governadores, ouvidores dentre outros, a Coroa portuguesa decidiu revogar em 1782 a proibição da navegação dos rios Araguaia e Tocantins, o que de fato foi efetivado, e estimular o povoamento nas margens dos dois rios, por meio da concessão de sesmarias e da isenção de dízimos por dez anos àqueles que se fixassem na região, além da criação de presídios que viessem proteger o comércio e auxiliar na navegação<sup>128</sup>.

Se efetivamente essas medidas surtiram os efeitos esperados, reside aí um ponto de discordância por parte de renomados historiadores. O que se verifica, no entanto, é que os relatos, a partir de então<sup>129</sup>, começaram a dar conta, de novos moradores estabelecidos nas margens do rio Tocantins, bem como de sitiantes que viviam da pequena agricultura ou da criação de gado bovino. Estas pequenas propriedades se tornaram pontos de abastecimento dos barcos, que regularmente desciam e subiam o rio. Além disso, novas povoações surgiram, tais com: Pedro Afonso, Carolina, São João das duas Barras e Boa Vista.

---

<sup>128</sup> FLORES, Kátia Maia. *O olhar do outro*, p. 54.

<sup>129</sup> Cf. CASTERNAU, Francis. *Expedição às regiões centrais da América do Sul*; CONDREAU, Henri. *Viagem à Itaboca e ao Itacaiunas*; WELLS, James. *Explorando e viajando a três mil milhas através do Brasil*; POHL, Johann. *Viagem no interior do Brasil*.

A partir de então, vários relatos testemunham a presença dos novos moradores das margens do rio Tocantins. Ao subir o Tocantins, por exemplo, o viajante estrangeiro Castelnau avista, em agosto de 1843, próximo à Cachoeira de Santo Antônio, um caminho aberto na mata. Encontra-se ele com o morador de uma choupana, na qual vivia com mulher e filhos. “Era homem extraordinariamente inteligente, (...) possuía uma dúzia de índios, antigos donos das terras e vivia nas proximidades da cabana”. Foi o sitiante que abasteceu os viajantes de raízes de mandioca, e serviu a todos uma refeição composta de arroz com galinha<sup>130</sup>.

Sobre Boa Vista, Castelnau revela ter sido o Frei Francisco seu fundador, por volta de 1841. A vila tinha, naquela época (1843), cerca de 1500 moradores, quase todos vindos dos sertões do Maranhão<sup>131</sup>.

Da cidade de Carolina, disse Castelnau possuir cerca de oitocentos moradores, “o número de casas era de cento e dezessete; dispunham-se em ruas pouco regulares e ficavam à volta de uma grande praça. Eram na sua maioria construídas de adobes, espécie de tijolos de terra, secos ao sol”<sup>132</sup>. Em 1897, Antônio Benedito Borges, ao referir-se às cachoeiras e outros obstáculos que se apresentavam à navegação do rio Tocantins de Porto Nacional e o Distrito de Piabanhas, que fica a trinta léguas de Porto Nacional, relacionou os moradores sitiantes e suas margens que se dedicavam ao criatório do gado, à lavoura e à

---

<sup>130</sup> CASTELNAU, Francis. *Expedição às regiões centrais da América do Sul*, p. 204.

<sup>131</sup> CASTELNAU, Francis. *Expedição às regiões centrais da América do Sul*, p. 207.

<sup>132</sup> *Ibidem*. p.215.

caça. Segundo seu relato, no funil de baixo, localizava-se o sítio de Raimundo Guimarães; no funil de cima, o de Gregório Pereira; no Lajeado, o de Lourenço [sic]; no Pilões, o de Dona Clementina; em Todos os Santos, o de Dona Pereira; no Jaú, o de Cláudio Rocha Valle; na Água Fria, o de Timóteo Ferreira; na Graciosa, o de Pedro da Silva Brasil; na Água Suja, o de Mizael Pereira da Silva; na Matança, o de Pacífico Inácio de Macedo; no Corredor, o de Vicente de Souza e Silva; no Gorgulho, o de Balthazar Ferreira Lima<sup>133</sup>.

Percebe-se que, paulatinamente, as terras marginais ao rio foram sendo ocupadas, legal ou ilegalmente, por pequenos e grandes proprietários dedicados à criação de gado ou lavoura de gêneros de abastecimento local. Muitos desses sitiantes e fazendeiros eram negociantes, proprietários de botes que faziam carreira com o Pará, como é o caso de Mizael Pereira da Silva. Mas muitos desses habitantes se limitavam a manter a posse da terra e não sua propriedade, visto que, muitas vezes, a burocracia ou os custos elevados tornavam-se obstáculos à legalização do acesso a terra.

Nesse primeiro capítulo procurou-se destacar a importância do rio como elemento organizador e integrador de um território de fronteira que vai se revelando aos viajantes, bandeirantes e aventureiros. Descobre-se através de buscas do Eldorado, uma malha fluvial no interior do Brasil de importância fundamental para a interpenetração do interior. É com a exploração do ouro que a região do Tocantins desponta no cenário colonial como as mais ricas de Goiás, e

---

<sup>133</sup> Ligeiras informações sobre as cachoeiras... AHG, Caixa 05 (1895 – 1899).

por isso, dá-se início a um processo de ocupação que vai se efetivar de fato, com a agropecuária, atividade econômica sucedânea à mineração que vai exigir a fixação de fato de uma população local, dispersa em sítios, fazendas e povoados, todos eles interligados de alguma forma a vida do rio Tocantins, como se pretende evidenciar no próximo capítulo.

## Capítulo II

### 2- O rio Tocantins: desenvolvimento regional pós crise da mineração do ouro

Mestre André  
maneja o remo  
com delicadeza  
e a concentrada paixão  
de quem maneja  
o arco de um violino mágico  
que em água e música  
navegasse.

Preciso.

Senhor da ciência,  
da força das águas:  
corredeiras, remansos,  
banzeiros, baixios,  
cascalho, peraus, lajedos:  
cais espreitando  
a travessia.

Da canoa  
não separa outro som  
senão aquele  
- líquido –  
que flui da pauta verde  
do rio.

(Pedro Tierra)<sup>134</sup>

Como se viu, desde finais dos anos quinhentos o rio Tocantins já aparece enquanto configuração geográfica e como caminho utilizado na busca

---

<sup>134</sup> TIERRA, Pedro. *Passarinhar*, p. 10.

desenfreada pelo ouro, que movimentou a expansão e exploração portuguesa no interior do Brasil. Tomando-o como estrada, os paulistas chegam às minas goianas. O ouro descoberto em vários veios que seguem o rio Tocantins, sentido norte e sul, movimentam uma população que vai estabelecer-se a princípio, seguindo as minas descobertas que se espalham pela região. O rio Tocantins, que servia de roteiro seguro, configura-se com o tempo, como empecilho ao necessário controle português em suas políticas de contenção do contrabando, sobretudo em uma região erma de difícil fiscalização, e que tinha no rio Tocantins um livre acesso aos portos litorâneos do norte. Na esteira dessas preocupações, surgem medidas de interdição dos caminhos que levam às minas goianas, prevalecendo apenas os terrestres também estabelecidos, pelas bandeiras paulistas – Carta Régia de 10 de janeiro de 1730. Com o alvará de 27 de outubro de 1733, reafirma-se a decisão anterior e proíbe-se, terminantemente, a navegação do rio Tocantins por tempo indeterminado<sup>135</sup>.

Tal proibição, mesmo descumprida corriqueiramente, contribuiu para maior lentidão no processo de comunicação e interligação da região com o norte do país até 1782, quando foram atendidos os inúmeros pedidos dos governadores que viam na interdição um motivo a mais para a ruína e abandono do Norte de Goiás, aguçada pela quase completa decadência da exploração aurífera<sup>136</sup>. Conforme relata o Desembargador do Norte, Theotônio Segurado, em suas “Reflexões sobre o melhoramento da Capitania de Goiás de 1808”:

---

<sup>135</sup> DOLLES, Dalísia. *As comunicações fluviais pelo Tocantins e Araguaia no século XIX*, p.29-30.

<sup>136</sup> A produção de ouro em Goiás é de 1.500 kg de 1726 a 1735; de 1736 a 1751 é de 3.125 kg; de 1752 a 1778 é de 1777kg e apenas 418 kg de 1779 a 1882.

A capitania de Goiás com todos os dados para ser riquíssima é a mais pobre do Brasil. Ouro em conta; terras fertilíssimas; rios navegáveis; clima pela maior parte saudável, tal é o dote que o Deus destinou aos habitantes de Goiás [...] <sup>137</sup>.

O fim da interdição, porém, não serve de remédio à uma crise instalada, que se configura como um círculo vicioso, em que não há meios de escoamento da produção, assim como, não há produção por não haver meios de escoamento, e assim sucessivamente <sup>138</sup>.

No entanto, essa navegação, proibida por imposição legal, nunca deixou de ser praticada, seja clandestinamente para tráfico do ouro, como chega a afirmar o historiador Pe. Palacin <sup>139</sup>, seja por iniciativa dos próprios capitães - generais que empreenderam inúmeras viagens através do rio para estudos e prospecções sobre a possibilidade de se descobrir novas minas.

O certo é que o rio Tocantins jamais deixou de ser visto como uma concreta possibilidade de interligação do centro - sul com o norte do país. Principalmente, quando a mineração, já por volta do final do século XVIII, pouco representava na economia da região e a agropecuária tornara-se a principal atividade produtiva.

---

<sup>137</sup> Reflexões sobre o melhoramento da Capitania de Goyaz por Joaquim Theotonio Segurado – 1808. AN Caixa 22, n. 2.

<sup>138</sup> DOLLES, Dalísia. *As comunicações fluviais pelo Tocantins e Araguaia no século XIX*, p. 31.

<sup>139</sup> PALACIN, Luis. *O século do ouro em Goiás*, p. 22.

Desde os primeiros relatos de navegação através do rio Tocantins, como sinalizam os infindáveis documentos que tratam da navegação fluvial no Brasil, ocorreu um longo período da história, em que os rios serviram de veios de comunicação principalmente com o interior da colônia. Importantes documentos – relatos de viagens – que tratavam da comunicação fluvial de São Paulo com as Minas de Cuyaba foram arrolados por Afonso Taunay em uma na obra “Relatos Monçoeiros”.<sup>140</sup> Além dele, vários outros dão conta dessas interligações por todo o Brasil, desde as épocas mais remotas do descobrimento. Tais documentos permitem conhecer a verdadeira saga de penetração no interior do Brasil e, de como os desbravadores se valeram dos rios para tal intento.

A tradição náutica portuguesa, bem como todos os conhecimentos técnicos relacionados a ela, não deram conta, pelo menos totalmente, de um dos maiores embates enfrentados no novo mundo: a navegação interna. Foi ela que impôs certos limites à incursão inicial, principalmente, no interior da colônia. Segundo Sérgio Buarque de Holanda<sup>141</sup>, os rios antes de ajudarem no processo de penetração nos sertões, foram empecilho. Os caminhos se entrecruzavam em vários pontos com os rios, ao invés de seguirem os seus cursos, como era de se esperar. As rotas traçadas para os caminhos em geral buscavam atravessar os cursos d’água e rios, fazendo crer que eles eram obstáculos que tinham que ser transpostos. Isso se dava geralmente às custas de grandes sacrifícios.

Verifica-se, ainda, que o litoral brasileiro foi muito cedo conhecido e seus acidentes geográficos identificados e mapeados. O interior, no entanto, ficou por

---

<sup>140</sup> TAUNAY, Afonso D’escragno. *Relatos monçoeiros*. São Paulo, 1954.

<sup>141</sup> HOLANDA, Sergio Buarque de. *Monções*, p. 20.

muito tempo, desconhecido. Motivos não faltaram para justificar tal atraso. Entre eles, os rios a serem transpostos.

As naus portuguesas imbatíveis na navegação marítima eram impróprias para vencer os desafios de corredeiras e caminhos estreitos, difíceis de serem manobrados. Foi necessária a assimilação e a re-elaboração do conhecimento náutico indígena, associado ao português, o que acabou por resultar em embarcações menores, produzidas localmente, geralmente, nas próprias margens dos rios, como as utilizadas por José Peixoto da Silva Braga, feita de *pau de semauma* "provavelmente uma canoa de um pau só" como se pode ver a seguir.

O primeiro relato de viagem empreendida pelo rio Tocantins e cuja narrativa tem-se conhecimento é a Notícia, que dá ao Pe. Diogo Soares<sup>142</sup>, o Alferes José Peixoto da Silva Braga, que passou na Primeira Bandeira, que entrou ao descobrimento das minas do Guayases até sair na cidade de Belém do Grão-Pará<sup>143</sup>. O relato dá conta de uma "Bandeira que saiu de São Paulo, em 3 de julho de 1722, sob o comando do Capitão Bartolomeu Bueno da Silva que era o cabo da tropa com 39 cavalos, dois religiosos bentos, Fr. Antonio da Conceição e Fr. Luiz do Sant 'Anna, um franciscano Fr. Cosme de Santos André, e 152 armas, entre as quais iam também 20 índios [...]"<sup>144</sup>. Essa "Bandeira", ao que tudo indica, foi organizada por Bartolomeu Bueno – o Anhanguera – seguindo um antigo roteiro de seu pai, também, Bartolomeu Bueno, que já havia se

---

<sup>142</sup> Diogo Soares, padre jesuíta é enviado ao Brasil em 1729 para substituir Giovanni Battista Carbone com a missão real de fazer mapas de todas as terras dos referidos Estados, definindo o que ficaria em cada jurisdição. Professor da Universidade de Évora e Coimbra realizou um grandioso trabalho no Brasil o que fez dele um dos maiores cartógrafos portugueses do século XVIII. OCEANOS, 40, out / dez, 1999.

<sup>143</sup> NOTÍCIA ... In: TAUNAY, Afonso de E. *Relatos Sertanistas*, p. 121 – 137.

<sup>144</sup> *Ibidem*. p. 121.

embrenhado nos sertões dos Guayases em épocas anteriores. Depois de vários desentendimentos, moléstias, fome e falta de uma condução firme e bem direcionada do cabo da tropa, e ao se encontrarem por mais de três meses detidos na aldeia chamada do gentio *Quixirixá*, e ao saber que tal aldeia se encontrava próxima do Maranhão, resolve José Peixoto da Silva Braga, acompanhado de “[...] José Alves, Francisco de Carvalho, seu irmão, Manuel de Oliveira, paulista, e João da Matta, filho da Bahia, ainda rapaz, José Alves com um negro e uma negra, seu irmão com um só negro e eu com três e um mulato, que foram todas as peças, que nos escaparam da viagem do Anhanguera, entrando eu com seis negros e o mulato, o Alves com cinco e o irmão com três”<sup>145</sup>.

A comitiva embarcou em duas canoas e desceu rio abaixo, alimentando-se de peixe e caça, que segundo o depoimento eram fartos. Essa viagem acidental, sem qualquer planejamento, quase a deriva tem como narrativa os perigos do rio “[...] avistamos alguns recifes de pedras, e não poucas cachoeiras, que passamos junto à terra da parte direita, sirgando as canoas por entre os penedos, mas não com tanta cautela, que não topasse uma em uma pedra, e se partisse pelo meio, perdendo nela duas canastras [...]”<sup>146</sup>.

O relato prossegue nos detalhes dos rios maiores que deitam suas águas naquele navegado, que depois é confirmado ser o Tocantins, na fome constante e nas ameaças dos gentios. Certificam os viajantes, que descendo sempre ao norte, chega-se a Belém do Grão – Pará.

---

<sup>145</sup> NOTÍCIA ... In: TAUNAY, Afonso de E. *Relatos Sertanistas*, p.130.

<sup>146</sup> *Ibidem*. p. 131.

Várias viagens (derrotas) seguem-se então, narradas em suas dificuldades em explorar o rio Tocantins e seus afluentes, em nomeá-los e nas possibilidades de explorá-los em se encontrando ouro.

Em 1734, no mês de novembro, quando começam as chuvas nas regiões de cerrado, segue rio abaixo, a partir do arraial de Santo Antônio, uma comitiva acomodada em seis canoas. O documento não deixa claro quem dirige a tropa, mas a finalidade especial de procurar veios auríferos é latente. Como os desbravadores dos mares dos 500, os primeiros viajantes seguem nomeando cada rio, cachoeira, ilhas e assim por diante: “[...] aos seis dias de viagem passamos mais cachoeiras a quem pus o nome de canelas por serem cumpridas [...]”<sup>147</sup>.

O Capitão General de Goiás, D. João Manoel de Menezes (1800 – 1804) escolhe o mês de setembro para empreender o seu reconhecimento aos rios Tocantins e Araguaia, acompanhado de um comboio de 9 canoas grandes com 190 homens, cinco montarias com 25 homens, partindo do extremo norte em direção a Boa Vista. As dificuldades da viagem são pormenorizadas em um relato onde sobressaem as dificuldades e problemas enfrentados. Um exemplo é o registro do dia 26 de setembro: “saímos as 6 horas e meia com bastante trabalho de sirga e varejão, tocando pedras, conseguimos abicar às 11 horas e meia para jantar; fizerão água duas canoas, parte da carga de uma se passou a outras [...]”<sup>148</sup>. No dia 27 prossegue o relato: Neste dia tratamos de descarregar, buscar varejões, consertar as canoas, e de madrugada saíram os práticos a descobrir o

---

<sup>147</sup> AHU, ACL – CU – 008 ex 1, D 12.

<sup>148</sup> Subsídios para a história da Capitania de Goiás. In: RIHG, tomo 84, 1918. p. 171.

canal por se acharem as Entaipavas muito descobertas de cuja diligencia se recolheram as 6 horas da noite<sup>149</sup>.

Depois da viagem empreendida pelo próprio Capitão General de Goiás, D. João Manoel de Menezes, infinitos relatos dão conta da navegação dos rios Tocantins e Araguaia com o intuito de incentivar o uso dos rios como forma de incrementar a vida econômica, sobretudo, da Capitania de Goiás, em franco estado de crise, quando da escassez da exploração do ouro. As viagens empreendidas foram ganhando cunho comercial, alimentadas pelo empreendimento de comerciantes locais, que transformaram tal atividade em meio de vida, o que acabou por corroborar com o surgimento de um conjunto de atividades subsidiárias ligada à navegação e ao comércio.

## **2.1- Expansão da navegação interior**

Os antigos roteiros, aqui utilizados como fontes, bem como as narrativas de viagem, que dão conta do grande rio Tocantins, partem, inicialmente, de alguns pontos comuns: o meio de transporte utilizado, os obstáculos e perigos encontrados, os alimentos necessários ou escassos na viagem e o encontro com a população ribeirinha, fosse ela, de origem brasileira, portuguesa ou índia<sup>150</sup>.

---

<sup>149</sup> Subsídios para a história da Capitania de Goiás. In: RIHG, tomo 84, 1918. p. 171.

<sup>150</sup> O emprego do termo brasileiro, em oposição ao índio, a primeira vista sugerindo não serem os índios brasileiros, foi adotada firmemente no propósito de assinalar uma população branca, preta ou mestiça, resultado de um processo de miscigenação que se empreendeu após a chegada dos portugueses ao Brasil em contra posição a população nativa.

A recorrência de tais aspectos nos relatos, em maior ou menor proporção, se dá não apenas naqueles que se referem ao rio Tocantins, mas, em infindáveis documentos que tratam da navegação fluvial no Brasil. Deixam ver, um longo período da história, em que os rios serviram de veios de comunicação principalmente com o interior do país. Os documentos oficiais, no entanto, são recorrentes em soluções e pedidos de ajuda ao governo central em investir na remoção dos graves problemas enfrentados localmente, uma vez que a navegação formal, com fins comerciais, nasce com as primeiras investidas dos governadores.

A despeito das constantes choradeiras dos governadores que enfrentavam realmente uma crise de isolamento pós - mineração, em 1773 (mesmo vigorando a interdição de navegação dos rios Tocantins e Araguaia), D. José de Almeida Vasconcelos Soveral e Carvalho, governador de Goiás (1772 – 1778) organiza uma comissão de verificação das possibilidades de navegação do rio Tocantins, bem como das possibilidades comerciais com o Pará<sup>151</sup>. Tal iniciativa foi contestada pelo Governador do Pará, João Pereira Caldas, que impediu, em nome das ordens régias, a volta da expedição através do Tocantins. Frustrada a iniciativa, nada mais foi feito até a liberação ocorrida em 1782<sup>152</sup>.

Após a interdição, por iniciativa do governador do Pará, José Nápoles Tello de Menezes, um primeiro carregamento é enviado a Goiás. Dá-se início a uma incipiente comunicação das povoações do norte de Goiás com o Pará, de sorte

---

<sup>151</sup> CARVALHO, José de Almeida Vasconcelos Soveral. Carta dirigida ao governador João Pereira Caldas em 7 de agosto de 1773. Manuscrito do S.D.E.G. p. 49.

<sup>152</sup> ALENCASTRE, J. M. P. Annaes da Província de Goiaz. Rev. IHGB, 27, 1864.

que por mais de um século essa navegação será praticada, a despeito de todos os perigos e contratemplos.

Em maio de 1798, A rainha de Portugal, Dna. Maria I escreve ao Governador e Capitão General do Estado do Pará, Dom Francisco de Souza Coutinho, louvando e incentivando suas ações no sentido de promover a navegação do rio Tocantins, assim se expressando:

[...] o muito que he de esperar em benefício espiritual e temporal das nações que habitam os vastos espaços entre essa capitania e a de Goyases, e do engrandecimento de ambas as capitanias e do estado em geral da continuação dos louváveis esforços em que tende empregado o vosso cuidado para conhecer e praticar a navegação do rio Tocantins e com ela estabelecer comunicação e comércio [...]<sup>153</sup>.

Sua carta é clara quanto a vontade do Governo Real que as Capitanias do norte e a de Goiás encontrem os meios de promover essa comunicação tida como imprescindível naquele momento. A partir de então, todos os governadores buscaram meios de promover e propagar as vantagens da navegação dos rios Tocantins e Araguaia para soerguimento da Capitania de Goiás. O governador Tristão da Cunha Menezes (1783 - 1800) foi um empolgado defensor da navegação através do rio Tocantins, considerada por ele, a despeito de ser mais arriscada, a mais propícia, por ser a região mais habitada que a do Araguaia. Das

---

<sup>153</sup> IHGB, lata 278, Livro 1, Doc. 21.

dificuldades a serem vencidas, o despovoamento das margens do rio, era a maior e deixava os viajantes sujeitos a possíveis ataques indígenas, a privações de toda ordem e, sobretudo, à falta de socorro em caso de necessidade<sup>154</sup>.

Além dos reclames dos governadores, outro importante fator para a promoção da navegação fluvial através do rio Tocantins foi à divisão da Capitania em duas comarcas, sendo nomeado o Desembargador Joaquim Theotônio Segurado ouvidor de São João das Duas Barras. Teotônio Segurado não poupou esforços, tanto no sentido de clamar do governo central ações concretas de melhoria das condições da navegação, como, ele próprio, fez organizar uma Sociedade Comercial em Traíras, com o fim de estabelecer relações comerciais com o Pará. Em suas *Reflexões sobre o melhoramento da Capitania de Goiás* enviada ao Visconde de Ananias, Theotônio Segurado sentencia<sup>155</sup>:

Um grande mal necessita ser há muito tempo remédio. É já bem sabida a fertilidade das terras de Goiás, e a grande quantidade de gêneros que se pode exportar para o Pará, tanto para o consumo daquela cidade, como para fornecer a mercados da Europa. Sabe-se aquela capitania é toda cortada por rios navegáveis, que vão desaguar ou no Araguaia ou no Maranhão (Tocantins), os quais unindo-se pouco mais ou menos na latitude de cinco ou seis graus entram no Amazonas perto daquela cidade.

---

<sup>154</sup> DOLLES, Dalísia. *As comunicações fluviais pelo Tocantins e Araguaia no século XIX*, p. 44.

<sup>155</sup> SEGURADO, Theotônio. *Reflexões sobre o melhoramento da Capitania de Goiás*, 1808.

Segundo a historiadora Dalísia Dolles<sup>156</sup>, diferente do rio Araguaia, a navegação fluvial pelo Tocantins teve mais êxito devido a alguns fatores:

- 1- o empenho pessoal do ouvidor do norte;
- 2- o estabelecimento do correio fluvial entre o extremo norte e a corte através de Goiás;
- 3- o surgimento da povoação de São Pedro de Alcântara e um presídio na foz do rio Manoel Alves Grande;
- 4- além dos já mencionados, a Carta Régia, de 5 de setembro de 1811, determinava a constituição de uma sociedade por ações com capital de 40:000\$000, com duração de 15 a 20 anos. Eram concedidos aos sócios os seguintes privilégios:
  - a) isenção de serviço militar, não só aos sócios como também às pessoas por eles empregadas;
  - b) concessão de sesmarias e patente de coronel de milícias ou capitão –mor aos sócios contribuintes com mais de 4,000\$000. As terras a serem ocupadas eram marginais aos rios, no intuito de promover o povoamento das suas margens;
  - c) as dívidas da sociedade gozariam dos mesmos direitos da dívida pública;
  - d) isenção de dízimos aos produtos agro-pastoris produzidos por moradores das margens dos rios;
  - e) moratória aos devedores da fazenda pública;
  - f) permissão para a escravização de índios;

---

<sup>156</sup> Idem. p. 47-8.

Além dos incentivos relacionados, era determinado que fossem procedidas a limpeza, desobstrução e canalização dos rios, bem como a criação de presídios militares.

A despeito do não cumprimento da maioria das determinações, muitos comerciantes acabaram por investir na construção de embarcações dos mais diferentes tipos e com elas incrementaram a navegação através do Tocantins, como podemos ver nos relatos dos viajantes estrangeiros e nos próprios quadros apresentados a seguir. O não cumprimento das determinações é razão suficiente para que os presidentes das províncias clamem em seus relatórios anuais apresentados a Assembléia Legislativa.

No relatório de 1835, José Rodrigues Jardim (1831-1837) assim se manifesta<sup>157</sup>:

O comércio certamente ocupará a vossa atenção: esta província a quem a natureza enriqueceu de meios para a sua prosperidade, estará sempre em decadência? Constará sempre o comércio de Goiás na exportação do ouro? Serão eternamente desprezados os canais com que a natureza brindou os habitantes de Goiás? São os rios Araguaia, Tocantins, e Turvo ao canal de que falo. São esses os canais por onde há de vir a felicidade dos goianos; se esperarmos que a necessidade nos obrigue a

---

<sup>157</sup> Relatório que a Assembléia Legislativa de Goiás apresentou na sessão ordinária de 1835, o exmo. Presidente da mesma província, José Rodrigues Jardim. Meia Ponte, Typ. Provincial, 1835. <http://brazil.crl.edu./bsd.283/000014>

lançar mão dos recursos que temos, he chegado o tempo de a ele recorreremos: nada nos resta a esperar.

Um ano depois, continua Rodrigues Jardim: “Eu podia, Senhores, ainda que com custo apresentar-vos um quadro brilhante de nossa Província, as pedras e metais preciosos que nela se encontram [...]” e continua nas elucubrações do possível progresso que poderia estar vivendo a província, que segundo ele fora abençoada com uma natureza toda de grande utilidade, e assim segue em seus argumentos:

por hora nós não podemos empreender coisas grandes, e dificultosas: falemos com franqueza, cuidemos no que nos é possível conseguir: tratemos de melhorar as nossas estradas de terra, cuidemos da nossa navegação pelos barcos tocados a remos e a varões [...] <sup>158</sup>.

Passados três anos, já no governo de D. José de Assis Mascarenhas (1839-1845), as queixas são as mesmas: “Senhores, eu vos tinha dito que a decadência era quase geral em toda a Província; que a mão destruidora do tempo tinha, por toda a parte, feito grandes estragos sem que a mão do homem tivesse oposto [...]”. Continua em seu discurso: “[...] chegamos insensivelmente ao meio de levantar a Província do abatimento a que se tem reduzido; ninguém deixará de conhecer que esse meio é a navegação, e o comércio com o Pará pelos rios

---

<sup>158</sup> Relatório que a Assembléia Legislativa de Goiáz apresentou na sessão ordinária de 1836, o exmo. Presidente da mesma província, José Rodrigues Jardim. Meia Ponte, Typ. Provincial, 1844. <http://brazil.crl.edu./bsd.284/000011>

Araguaia e Maranhão (Tocantins); todos sabem que as comunicações por água tornam os transportes muito menos dispendiosos [...]”.

Em 1841, o relatório apresentado pelo vice-presidente da província, José Rodrigues Jardim, traz as mesmas reclamações<sup>159</sup>:

Quanto mais seguro interesse teria o lavrador se contasse com a pronta extração do seu algodão, café, tabaco, e outros gêneros, que em abundancia retribui o fértil solo da nossa Província: mas que Senhores! A lavoura só é feita para o consumo do País, e esta a razão de experimentarmos faltas consideráveis quando a estação não corra regular: assim, porém, não aconteceria se barcos prontos a carregar para o Pará demandassem os gêneros. Ah! Senhores, o meu coração contrita, quando recordo que minha pátria se tem aberto o canal da prosperidade, e este se acha abandonado; parece que do túmulo hei de ouvir aos vindouros criminares os seus antepassados, não lhes neguem esse direito.

Durante todo o século XIX e princípio do XX, o clamor é o mesmo: desobstrução dos rios e estímulo à navegação dos rios Tocantins e Araguaia como meio de assegurar um canal de escoamento por mar e, assim a comunicação do centro - sul com o norte do Brasil. O jornal Folha do Norte, órgão

---

<sup>159</sup> Relatório que a Assembléia Legislativa de Goiás apresentou na sessão ordinária de 1841, o exmo. Vice - Presidente da mesma província, José Rodrigues Jardim. Meia Ponte, Typ. Provincial, 1841. <http://brazil.crl.edu./bsd.289/index>.

de imprensa que circulava por todo o norte, no ano de 1908, é incansável em relatar os fracassos dos inúmeros pedidos dos representantes legislativos naquele ano: “Chega-nos ao conhecimento pelas gazetas do sul, que o auxílio pedido ao Congresso federal, pelos nossos representantes, ao favor da desobstrução de um perigoso trecho encachoeirado do Tocantins foi negado pela respectiva comissão, sob pretexto de que auxílios idênticos, a outros rios do país, haviam sido regateados”<sup>160</sup>.

Se de um lado há o entendimento por parte do governo imperial de que faltam meios de transporte e comunicação com o interior do império para promover o desenvolvimento, por outro lado, não existe disponibilidade concreta e substancial para investimento público em tal setor, sobretudo no interior. Além disso, como bem assinala a historiadora Dalísia Dolles, reafirmando as queixas dos presidentes de província que reiteravam antigos apelos dos governadores e capitães gerais da colônia: falta produção agropecuária; segurança nos rios, tanto nas margens como no próprio rio; falta o povoamento das margens; falta conter as tribos indígenas das margens que ameaçavam os viajantes; enfim, faltava uma série de investimentos por parte do governo<sup>161</sup>.

Mas, as dificuldades subsistem e as queixas também:

É de bem que ainda agora se lhes negue uma outra espécie de recurso, aquele que, abrindo de par em par as portas inacessíveis do grande rio, que até hoje tem a seu favor a majestade imponente de sua beleza e o

---

<sup>160</sup> Folha do Norte n. 1908.

<sup>161</sup> DOLLES, Dalísia. *As comunicações fluviais pelo Tocantins e Araguaia no século XIX*, p. 66.

surpreendente descaso com que os poderes públicos têm no tratado, vá facilitar o ingresso da civilização a esta outra região que, por enquanto, não se sabe bem se é Brasil, uma vez que não comunga do progresso que se vão realizando por toda parte<sup>162</sup>.

Estava claro para os nortenses, que o rio Tocantins era um motor para o desenvolvimento e para a integração da região com as demais regiões do país, no entanto, os investimentos não chegavam aos rincões, o que alimentava sérias críticas que chegavam aos meios de comunicação:

Decididamente somos um país de encantos – enquanto o erário público se abre às escancaras para enflorar banquetes, trancam-se óbolos de caridade a pedintes que a desgraça da inundação e da fome tocou acertadamente; enquanto as arcas do tesouro se esgotam em aformoseamentos de cidades, em recepções qual mais deslumbrante para o interior do país se nega uns vinténs para adaptar um rio a melhor servir melhor os naturais, para proporcionar-lhes meios de encontrar no convívio do progresso coletivo. Somos um país de encantos!!!!<sup>163</sup>

---

<sup>162</sup> Folha do Norte n. 1908. Biblioteca Nacional. (Microfilme).

<sup>163</sup> Folha do Norte n. 1908. Biblioteca Nacional. (Microfilme).

O mesmo jornal que certamente dava voz aos comerciantes locais interessados nas melhorias e desobstruções necessárias à franca navegação do rio, a cada quinzena, alertava sobre os recursos que nunca chegavam para acudir as prementes urgências, bem como sobre as poucas verbas que eram para tais fins destinadas, mas que acabavam desviadas para outros interesses do governo estadual, como se pode verificar:

Dissemos em nosso número transacto que o estabelecimento de uma lancha a vapor no Tocantins, a exemplo do que vai dar, em breve, com o Araguaya, representa uma justa compensação e constitui, entre outros, um melhoramento há muito devido aos habitantes ribeirinhos do grandioso rio, pois que, através de decênios, pouco, ou muito pouco, ou quase nada tem havido ao favor de melhoramentos no leito útil do majestoso e importante caudal”<sup>164</sup>.

O jornal também denunciava que as obras realizadas, quando realizadas, não resultaram em facilidades para a prática da navegação:

Nesse entrementes, este ou aquele presidente de província, mais acessível aos pedidos de uma população inteira que via como único escoadouro para os produtos de seus esforços e labores o possante e majestoso curso d’água se resolvia a mandar quebrar – pedras, cujo alto mérito foi meter se nos cobres e deixar tudo no mesmo

---

<sup>164</sup> Jornal Folha do Norte, 1908. Biblioteca Nacional. (Microfilme).

estado, pois que quebravam pedras exatamente as inofensivas aos navegantes e as mais acessíveis a quem quer que as abordem<sup>165</sup>.

Ademais, os recursos, nem sempre serviam aos fins a que se destinavam:

Mais recentemente, na Republica, o Tocantins mereceu as vistas do parlamento brasileiro e alguns cetins dos orçamentos foram empregados em seu favor. Para que serviu, porem tal auxílio... Uma parte do dinheiro foi desviada, segundo é corrente, para reparos e aformoseamentos do palácio do governo do Estado e a outra parte foi empregada em viagem de exploração na zona impraticável que acima reportamos [...]<sup>166</sup>.

A despeito de todos os impedimentos, as viagens continuavam a acontecer:

Vê-se, pois, enquanto a navegação se fazia determinado ponto para baixo, os auxílios indiretos se convergiam de determinados pontos para cima. O leito do rio que vinha sendo sulcado por intrépidos e destemidos viajantes este continuou no seu estado do primitivismo a afrontar a intrepidez de alguns e a enorme boa vontade de gerações que se vêm sucedendo<sup>167</sup>.

---

<sup>165</sup> Jornal Folha do Norte, 1908. Biblioteca Nacional. (Microfilme).

<sup>166</sup> Jornal Folha do Norte, 1908. Biblioteca Nacional. (Microfilme).

<sup>167</sup> Jornal Folha do Norte, 1908. Biblioteca Nacional. (Microfilme).

Como se deu a ver, os queixumes de diferentes sujeitos atravessaram séculos, e por certo, a navegação fluvial, via Tocantins, a serviço do comércio foi uma atividade constituída basicamente pela iniciativa de comerciantes locais, que por todo esse tempo a praticaram, e com soluções próprias, deram vida ao rio Tocantins. Como se pôde ver nos mesmos jornais, em 01 de maio de 1808 publica-se a seguinte nota: “A interesses particulares viajou para o baixo Tocantins, para a zona cacaeira o nosso assinante senhor Pio Costa Quintanilha, a quem auguramos feliz viagem”.

Em 15 de maio, no mesmo jornal as seguintes notas: “A interesses comerciais, viajam para a praça do Pará, em transito pelo Marabá, para onde levaram carregamento de cereais e outros gêneros, os senhores Francisco Bueno, no dia 30 passado, João do Pinto de Castro no dia 01 de corrente”.

“No dia três do corrente passou - se o primeiro aniversário do falecimento repentino no Pará, do nosso pranteado amigo Major Raymundo Ayres da Silva, onde se achava a interesses comerciais”.

Em 01 de maio de 1808 João Pinto Castro pede a publicação da seguinte notícia:

Seguindo hoje para Belém do Pará, a interesses comerciais, e não me sendo possível despedir pessoalmente de todas as pessoas que honram me com a sua amizade venho o fazer por meio da imprensa local, esperando ser desculpado pela falta involuntária. A todos

ofereço meus fracos préstimos naquela praça comercial, durante o tempo que lá permanecer”<sup>168</sup>.

Já em 31 de maio, as seguintes notícias revelam o quanto às viagens pelo rio Tocantins se tornaram comuns, sendo que a coluna social do Jornal Folha do Norte era repleta de boas vindas ou despedidas dos viajantes comerciantes ou não que rumavam em direção ao Pará, como podemos ver um pouco mais: “Regressou de Marabá para onde havia seguido em compromisso da “Casa da Viúva Ayres” nosso estimado amigo Tenente Joaquim Fernandes da Conceição a quem visitamos”. Outra nota revela: “Também regressou do Marabá o nosso amigo Candido Nandes Oliveira, hábil práctico do Tocantins, piloto da “Inana” pequena embarcação de propriedade da Casa da Viúva Ayres que no princípio da quinzena aportou em nosso porto, de regresso do mesmo ponto”<sup>169</sup>.

A mesma questão foi explicitada nos quadros a seguir:

---

<sup>168</sup> Jornal Folha do Norte, n. 64, 1808. Biblioteca Nacional. (Microfilme).

<sup>169</sup> Jornal Folha do Norte, n. 64, 1808. Biblioteca Nacional. (Microfilme).

**1- Relatório apresentado em 26 de fevereiro de 1858 por Vicente Ayres da Silva ao Presidente da Província de**

**Goiás Francisco Januário da Gama Cerqueira**

Barcos		Tripulação	Lotação	Lugar da partida	Tempo de viagem		Carregamento					
							Na descida			Na subida		
Denominações	Nomes				Descida	Subida	Qualidade	Quantidade	Valor	Qualidade	Quantidade	Valor
Bote	Imperador	21	2000 a	Porto Imperial	25 d	6 m	Couro de gado seco	2:100	4:200//000	Sal	250 al	10:200//000
Igarité		9	150 a	Porto Imperial	25 d	6 m	Couro de gado seco	50	100//000	Sal	50 a	
Bote	Memória de S. Anna	17	1800 a	Porto Imperial	25 d	6 m	Couro de gado	1:120	2:240//000	Sal	300 al.	4:500//000
Igarité	Lacraia [sic]	7	100 al.	Porto Imperial	25 d	6 m	Couro de gado	100	200//000	Sal	40 al.	
Bote	São José	21	2:000 <sup>a</sup>	Porto Imperial	25 d	8 m	Couro de gado	1:120	2:240//000	Sal	386 al.	3:500//000
Igarité		9	250 al	Porto Imperial	25 d	6 m	Couro de gado	200	400//000	Sal	96 al.	
Bote	Boa Sorte	11	300 al	Porto Imperial	26 d	6 m	Couro de gado	300	600//000	Sal	100 al	1:120//000
Bote	Santo Antônio	17	1400 a	Porto Imperial	25 d	6 m	Couro de gado	1; 150	2;900//000	Sal	280 al	5:500//000
Igarité		7	150 al	Porto Imperial	25 d	6 m	Couro de gado			Sal	40 al	
Bote	Bom Jesus	17	1700 a	Porto Imperial	25 d	6 m	Couro de gado	550	1:100//000	Sal	230 al	4:200//000

Bote	Senhor do Bomfim	11	300 al	Porto Imperial	25 d	6 m	Couro de gado			Sal	110 al	1:000//000
Bote	S. Anna	17	1:500	Porto Imperial	25 d	6 m	Couro de gado	1:000	2:000//000	Sal	250 al	2:000//000
Igarité		7	220 al	Porto Imperial	25 d	6m	Couro de gado			Sal	70 al	84//000
Bote	São das Neves [sic]	21	2,500	Porto Imperial	25 d	6 m	Couro de gado	600	1:200//000	Sal	380 al	2:500//000
Bote	Bom Jesus	19	1:400	Porto Imperial	25 d	6 m	Couro de gado	1: 200	2:400//000	Sal	300 al	1:000//000
Igarité	Grediota [sic]	9	150 al	Porto Imperial	25 d	6 m				Sal	40 al	
Bote	Olimpyo	11	250 al	Pedro Afonso	25 d	4 m	Couro de gado	350	700//000	Sal	80 al	1:400//00
Bote	Sra. Do Norte	28	1:900	Manoel Alves	27 d	6 m	Couro de gado	500	1:000//000	Sal	300 al	2:000//000
Igarité		7	150	Manoel Alves	27 d	6 m				Sal	40 al	
19		271	18:220						20:580//000		3442	45:004//000

Observações: Hum do sal cada um dos barcos conduz grande número de garrafões de molhados de toda sorte números de arrobas de ferragens de toda qualidade, ferro em barra, aço, cobre em obras e em folhas, arame em folhas, chumbo, pólvora, [sic] , armas de fogo, barricas com garrafas de cerveja, botijas de genebra com farinha de trigo e com outros gêneros, gigas e [sic] com louças e boticas e outros muito gêneros; jardas de fazendas [sic] advertese que cada bote escolta uma montaria com três pessoas; o botes pequenos e Igarités, a sua viagem 'é mais breve e mais que gastam são cinco meses e como tem que acompanhar os botes grandes servem do mesmo [sic] é a sua demora; as águas dominam a boa viagem.

**2- Mapa demonstrativo do comércio do rio Tocantins no ano de 1861 em barcos, remetido pelo Coletor da Vila de Palma, João P. de Abreu**

<b>Denominação do barco</b>	<b>Natureza dos gêneros importados</b>	<b>Valores</b>	<b>Natureza dos gêneros exportados</b>	<b>Valores</b>	<b>Quantidade dos gêneros exportados</b>	<b>Portos a que chegam</b>
<i>Bote São Sebastião</i>	<i>Sal, vinho, ferragens e louça</i>	<i>Sal = 12//000 Vinho = 24//000 Ferragens = 2//000 Louças = 3//840 duzia</i>	<i>Couro de gado</i>	<i>À 2//000</i>	<i>120</i>	<i>Porto Imperial</i>
<i>Bote S. Antônio</i>					<i>100</i>	<i>Porto Imperial</i>
<i>Bote S. Antônio Novo</i>					<i>100</i>	<i>Porto Imperial</i>
<i>Bote Espírito Santo de Aleluia</i>					<i>200</i>	<i>Porto Imperial</i>
<i>Bote Buriti</i>					<i>70</i>	<i>Porto Imperial</i>
<i>Bote Tartaruga</i>					<i>120</i>	<i>Porto Imperial</i>
<i>Bote S. Sebastião Velho</i>					<i>100</i>	<i>Porto Imperial</i>
<i>Bote Sidranho [sic]</i>					<i>30</i>	<i>Porto Imperial</i>
<i>Bom Jesus</i>						<i>Cidade do Pará</i>
<i>Senhora da Natividade</i>						<i>Cidade do Pará</i>

<i>São Miguel</i>						<i>Cidade do Pará</i>
<i>Santo Antônio da Palma</i>						<i>Cidade do Pará</i>
<i>Senhora da Abadia [sic]</i>						<i>Cidade do Pará</i>

*Os Botes de 1 ao 8 são de Porto Imperial*

### 3- Botes de Porto Nacional (1891 – 1907)<sup>170</sup>

<i>BOTE</i>	<i>PROPRIETÁRIO</i>
<i>Bantim</i>	<i>Capitao José Teodoro Negry</i>
<i>Conde d'Eu</i>	<i>Major Joaquim Ayres da Silva</i>
<i>D. Pedro</i>	<i>Major Mizael Pereira</i>
<i>Santo Antônio</i>	<i>Major Mizael Pereira</i>
<i>Cruzeiro do Norte</i>	<i>José Ayres da Silva</i>
<i>Suzana</i>	<i>Pedro Ayres da Silva</i>
<i>Tocantins</i>	<i>Pedro Ayres da Silva</i>
<i>Alcântara</i>	<i>Frederico Ferreira Lemos</i>
<i>Mineiro</i>	<i>Idem</i>
<i>Intendente</i>	<i>Idem</i>
<i>Bemquerer</i>	<i>Idem</i>
<i>Onça</i>	<i>Idem</i>
<i>Passarinho</i>	<i>Idem</i>
<i>Crixás</i>	<i>José de Oliveira Negry</i>
<i>Prainha</i>	<i>Idem</i>

<sup>170</sup> - OLIVEIRA, Maria de Fátima. Um porto no sertão. In: GIRALDIN, Odair (org). *A (trans) formação histórica do Tocantins*, p. 262.

<i>Tico – tico</i>	<i>Idem</i>
<i>Brasileiro</i>	<i>Ten. Cel. M. Bezzera Brasil</i>
<i>Campo Bello</i>	<i>Idem</i>
<i>Estado maior</i>	<i>Frederico José pedreira</i>
<i>Paraense</i>	<i>Srs. Lemos &amp; Negry</i>
<i>Perseveraça</i>	<i>Idem</i>
<i>Humaytá</i>	<i>Viúva Dona Raquel de C. Ayres</i>
<i>Inana</i>	<i>Idem</i>
<i>Tiradentes</i>	<i>Idem</i>
<i>Porto Nacional</i>	<i>Idem</i>
<i>O Lidador</i>	<i>Capitão Rafael F. Belles</i>
<i>Corveta</i>	<i>Sem Identificação</i>
<i>Aquidabam</i>	<i>Sem Identificação</i>
<i>Bom Jesus da Boa Sentença</i>	<i>Francisco Regis Pinto / Elias José Nunes da Silva</i>

**4- Relação das pessoas que pagaram direito de exportação nesta estação durante os meses de fevereiro e março do exercício corrente de 1900**

<i>Mês</i>	<i>Nome do exportador</i>	<i>Quantidade / qualidade</i>	<i>Exportação para o Pará</i>	<i>Importação</i>
Fevereiro	Grão Gomes de Gouveia	Peles cruas/ 800	Exportação para o Pará	264//000
Fevereiro	Pedro Rodrigues Gomes	Peles cruas / 800	Exportação para o Pará	264//000
Fevereiro	Vicente Rodrigues Gomes	Peles cruas / 50	Exportação para o Pará	16//00
Março	Joaquim Rodrigues de Azevedo	Peles cruas / 84	Exportação para o Pará	27//00
"	Courado dos Santos	Peles cruas / 3	Exportação para o Pará	//990
"	João de Araújo	Peles cruas / 7	Exportação para o Pará	2//310
"	José Pereira da Silva	Peles cruas / 1	Exportação para o Pará	//330
"	Benício Pinheiro de Lemos	Peles cruas / 15	Exportação para o Pará	4//950
"	Lyriaco de Souza Ramos	Peles cruas / 73	Exportação para o Pará	24//090
"	Simão Rodrigues de Souza	Peles cruas / 2	Exportação para o Pará	//660
"	Joaquim Nunes Pinheiro	Peles cruas / 2	Exportação para o Pará	//660
"	Francisco Manoel Bueno	Peles cruas / 15	Exportação para o Pará	4//750
"	Luiz Ignácio de Macedo	Peles cruas / 74	Exportação para o Pará	31//020
"	Josué de Oliveira Negre	Peles cruas / 1.604	Exportação para o Pará	529//320
"	Pedro Ayres da Silva	Peles cruas / 104	Exportação para o Pará	34//320

“	Agostinho José de Almeida	Peles cruas / 2	Exportação para o Pará	//660
“	Benício Pinheiro Lemos	Peles cruas / 10	Exportação para o Pará	3//300
“	João Batista Leite	Peles cruas / 1	Exportação para o Pará	3//300
“	Gregório Ferreira da Costa	Peles cruas / 1	Exportação para o Pará	//330
“	Joaquim Eduvirges	Peles cruas / 2	Exportação para o Pará	//660
“	Casemiro Pereira dos Santos	Peles cruas / 31	Exportação para o Pará	10//230
“	Ephiphanio Pereira do Nascimento	Peles cruas / 2	Exportação para o Pará	//660
“	Joaquim da Conceição Segurado	Peles cruas / 19	Exportação para o Pará	6//450
“	João do Carmo Espírito Santo	Peles cruas / 3	Exportação para o Pará	//990
“	Sebastião da Costa	Peles cruas / 1	Exportação para o Pará	//330
“	Pacífico José Pedreira	Peles cruas / 324	Exportação para o Pará	106//720
TOTAL		4.050		1:373//040

Fonte: AHG (caixa 07) 1900 - 1914

Os quadros 1,2, 3 e 4, mais do que uma constatação da existência de uma navegação corrente no rio Tocantins, são demonstrativos da preponderância do estabelecimento da pecuária, após o período aurífero, como atividade econômica principal, cujos resultados podem ser vistos nas relações de exportação da província, tanto da carne salgada como do couro cru. Chama-se atenção ainda, para tais demonstrativos, os índices de exportações para o Pará que demonstram frequência e efetividade de comércio utilizando-se da navegação, o que dá, seguramente, visibilidade a uma efetiva interligação regional através da navegação fluvial. Essa navegação fluvial, trôpega ou não, era comumente realizada e possibilitava o surgimento de um conjunto de atividades interligadas, tais como construção de embarcações e o desenvolvimento de profissões ligadas a navegação, como: pilotos, proeiros, popeiros e remadores. Além disso, foram estabelecidos alguns portos de embarque e desembarque de mercadorias que vinham de toda região.

Por outro lado, o comércio avultava em Belém, que via crescer exponencialmente suas relações comerciais, sobretudo, com Portugal. Segundo a historiadora Magda Ricci<sup>171</sup> Pará e Maranhão enviaram, entre os anos de 1796 e 1799, cerca de 13% dos produtos exportados para a Metrópole. Entre 1804 e 1807, os números aumentaram para 19%. Mais importante ainda, era que estas Capitânicas diferentes das demais, exportavam uma gama variada de produtos, como: couros secos, cravos finos e grossos, canela, salsaparilha, anil, óleo de copaíba, andiroba, urucu, castanha e todo tipo de madeiras. Parte desses produtos vinham de Goiás e Mato Grosso, as duas capitânicas que mantinham

---

<sup>171</sup> RICCI, Magda. O fim do Grão – Pará e o nascimento do Brasil. In: DEL PRIORE & GOMES. *Os senhores dos rios*, p. 169.

relações comerciais com o Pará e Maranhão, através de um contínuo comércio fluvial<sup>172</sup>.

Enfim, a navegação fluvial através do rio Tocantins deu vida e movimento às novas cidades e povoados ribeirinhos, assim como, evidentemente, condenou ao quase abandono antigas povoações ligadas à mineração. No entanto, enquanto essa navegação foi motivo das mais enfadonhas reclamação política, foi obra de destemidos comerciantes e práticos da navegação que, a despeito do poder público, a praticaram por mais de século, criando os meios de materializá-la na base da experiência e de muita improvisação como se vê a seguir.

## **2.2- Cotidiano das viagens**

As embarcações mais apropriadas para a navegação em rios, considerando a velocidade das águas e o enfrentamento de pedregais e corredeiras, deviam ser menores, mais leves e de cascos mais rasos. Utilizava-se para tais viagens, de acordo com o seu propósito, diferentes tipos, ou apenas variação de nomes, a saber: falúas, botes, gaitéia, ubá, igaritê, canoas de pau, entre outras, de acordo com as diferentes regiões brasileiras que também se valeram das vias fluviais para a penetração nos sertões.

---

<sup>172</sup> RICCI, Magda. O fim do Grão – Pará e o nascimento do Brasil. In: DEL PRIORE & GOMES. *Os senhores dos rios*, p. 170.

A fabricação de tais embarcações se dava numa junção de experiência técnica, que agregava alguns conhecimentos mais sofisticados trazidos pelos brancos ibéricos aos indígenas, que conheciam com profundidade as matas locais, bem como os espécimes de madeira mais adequados para cada embarcação e, sobretudo, para a técnica de fabricação. O mais certo é que o conhecimento nativo prevaleceu, pelo menos inicialmente.

Escolhida a madeira, cortada e caprichosamente preparada, usava-se o fogo para moldá-la de acordo com o que pedia o projeto. O tamanho de cada barco variava conforme o seu modelo. A gaitéia acomodava até 12 pessoas; os botes mais adequados ao transporte de cargas comportavam mais de seiscentas arrobas; já as ubás, talvez menores que a gaitéia, eram fabricadas com um único tronco (monóxila), onde, com o auxílio do fogo, iniciava-se o processo de escavação que depois era completado com o uso de algum instrumento cortante, como o machado de pedra, por exemplo. A feitura de alguns tipos de embarcações era arrematada com uma pequena cobertura de palha, tecida com a ajuda de talas e vimes que funcionavam como um toldo que protegia o viajante do forte sol e das chuvas.

Os primeiros relatos sobre as viagens empreendidas no sentido norte – sul, por iniciativa do Maranhão e Pará, fazem menção às canoas. O tamanho e capacidade de carga dessas embarcações variavam bastante.

Fica evidente nos relatos pesquisados que, nos primórdios da navegação fluvial, nos rios do norte da colônia, os padres jesuítas sediados no Maranhão

utilizavam-se, além das balsas, de canoas para excursionarem por aqueles rios. No ano de 1658, numa viagem que duraria cerca de oito meses, o Padre Manuel Nunes, Superior da casa do Pará e suas Missões, embarcou com uma tropa de 450 índios e 45 soldados em canoas para subirem o rio Tocantins, no intuito de castigar os valentes *Nheiguarás* e converter a nação dos *Paquiguaras*, ambas assentadas às margens daquele rio.

Em Regimento de 1719, o Governador e Capitão General do Maranhão, Bernardo Pereira de Vasconcellos, faz diligência a que uma tropa comandada por Diogo Pinto da Gaia descubra o curso do rio Tocantins, munido de dez canoas armadas em guerra<sup>173</sup>.

O alferes José Peixoto da Silva Braga, por volta de 1734, desce o Tocantins, e após um acidente no rio, em que ele perde uma de suas canoas, resolve fabricar uma nova, valendo-se de três machados e dois enxós que carregava na bagagem. A fabricação da canoa demorou 12 dias, período em que se viu obrigado a se abrigar na mata, alimentando-se de palmitos bocajuba.

Com o passar do tempo, outros tipos de embarcações foram sendo integrados ao transporte tanto de cargas, quanto de passageiros na interligação do Tocantins com o Pará e de lá, com o litoral. E foram os “botes” os que mais se prestaram a essas viagens, além das “canoas” já mencionadas.

---

<sup>173</sup> Cf. DO INST. HIST. E GEOG. BRAS., tomo 46, p. 23.

A descrição mais ilustrativa de um bote foi a de Francisco Ayres da Silva, médico de Porto Nacional, que desceu rio Tocantins rumo a Belém, e de lá ao Rio de Janeiro, em princípio do século XX. Segundo ele, o bote era uma tosca embarcação de alguns metros de comprimento por quatro ou cinco de largura.

Compõe-se o bote de duas casas, sendo uma à popa e outra à proa, sendo esta maior que aquela, separadas por um pequeno espaço de pouco mais de metro, forrado com tábuas, chamado tombadilho. À proa, o bote tem um outro espaço forrado, chamado forro de proa. Às duas casas são ordinariamente cobertas à palha (...) A casa ou compartimento de frente, tendo um encaibramento muito resistente, depois que recebe ripas curvas e longas, servindo-se de madeira, taboca e caranã, que por sua vez recebem palha. Sobre a palha deitam ainda ripas de caranã, paxibas, e amarram-nas a cipó. O compartimento da frente, chamado proa ou paiol, é maior, quase o dobro da casa de trás, a popa, e é aí que se acumulam ou são conduzidas todas as mercadorias grosseiras, como sal, ferragens, gêneros chamados de estiva (...) A outra casa, a popa recebe os gêneros mais nobres de alimentação: café, bolos e objetos de uso diário do patrão, piloto, popeiros e passageiros. A cada lado da casa de proa está um pequeno espaço de alguns decímetros onde os tripulantes se assentam para manejar as pás ou remos, ou então, ficam de pé para o manejo da vara ou do gancho e forquilha,

quando de subida. A proa do bote, a parte exatamente que fende a água, é mais saliente, e culmina por símile de figura qualquer, jacaré, cavalo, etc., e denomina-se talhamar. À popa, na parte posterior, perfurando sua casa, está o leme que culmina por sobre a casa com um braço, grande alavanca que engasta na haste do leme, que, por sua vez tem sua grande aba composta de algumas tábuas rigorosamente pregadas. Todo esse conjunto constitui o leme que dá direção ao bote. O leme é apoiado na quilha que fica pregada ao fundo do bote, bem no centro e suportado ainda seu peso por pares de ferragens de engate, localizados em pontos diversos ao longo de suas hastes<sup>174</sup>.

Anos antes, Wells descreve os botes comerciais que circulavam regularmente pelo Tocantins, como não tão bonitos quanto os que circulavam pelo São Francisco, no mais, mais espaçosos, cerca de 15 pés de boca, e 70 pés comprimento<sup>175</sup>, com uma cabine grande no meio. Uma embarcação como esta era pilotada por uma tripulação de vinte a quarenta homens<sup>176</sup>.

---

<sup>174</sup> SILVA, Francisco Ayres da. *Caminhos de outrora*, p. 20-1.

<sup>175</sup> A medida acima corresponde a cerca de 5 m de largura por 23 m de comprimento.

<sup>176</sup> A quantidade de homens empregados numa viagem decorria da necessidade de carregar, descarregar e puxar a embarcação rio acima, através das corredeiras. Na descida, a quantidade da tripulação é menor devido ao barco escorregar pelas corredeiras.

James W. Wells viajou ainda pelo rio Tocantins numa embarcação chamada “montaria”<sup>177</sup> própria para rio, por ser larga e rasa, feita de pranchas estreitas de cedro, com cobertura de palha na extremidade da popa<sup>178</sup>. Essa embarcação podia ser facilmente conduzida por uma tripulação de dois remadores.

Outra embarcação descrita por James W. Wells foi o “igaritê”, que segundo ele é:

[...] um barco largo, raso, de convés corrido, com 20 pés de comprimento e 6 pés de boca, e só duas polegadas acima da água a meia – nau; seu calado é raso e ele não tem quilha, a proa e a popa são redondas, levantadas e pontudas como uma colher; o leme é substituído por um longo remo largo, que gira em um entalhe na ponta da popa; a meia – nau, uma cabaninha de teto redondo, feita de folhas de palmeira, coberta com as mesmas e forrada com couro, faz às vezes de cabine e salão e tem apenas espaço suficiente para as provisões, bagagem e um estrado; as extremidades são abertas e há uma outra entrada através de uma pequena abertura do lado, como a entrada de um canil<sup>179</sup>.

---

<sup>177</sup> As montarias são muito utilizadas ainda hoje nos rios do Amazonas, quando os caboclos singram o dorso das águas para fazer o corte nas seringueiras, nas monções as montarias faziam parte do comboio, transportando os gêneros e munições.

<sup>178</sup> WELLS, James. *Explorando e viajando três mil milhas através do Brasil*, p. 173.

<sup>179</sup> WELLS, James. *Explorando e viajando três mil milhas através do Brasil*, p. 209.

Em relação às balsas, citadas por Sérgio Buarque de Holanda como as mais utilizadas nos primórdios pelos jesuítas nos rios do norte, encontramos referência a elas em vários documentos. No entanto, por sua fragilidade e difícil dirigibilidade não foram amplamente utilizadas pelos brancos, em rios acidentados como o Tocantins. Parece mais evidente que seu uso tenha ficado restrito aos índios ribeirinhos. Quando José Peixoto da Silva Braga desceu o rio Tocantins, em 1723, mencionou ter encontrado durante toda a derrota, inúmeras balsas de *buriti* abandonadas em suas margens<sup>180</sup>.

A balsa, mais fácil de ser confeccionada, mais frágil e instável também, utilizava ramos de “buriti”, planta nativa extremamente leve e flutuante. Os ramos eram amarrados com cipó em feixes, um ao lado do outro e presos entre dois troncos fortes. Mais uma camada de feixes era disposta transversalmente sobre a primeira e bem presa a ela. A balsa podia ainda ser sofisticada com a feitura de uma tenda, na forma de arco com varas de pindaíba, mantidas em posição por fileiras horizontais de bambus, cobertas com folhas de palmeira e forrada ainda, com couros crus secos<sup>181</sup>. A dirigibilidade dessa embarcação era quase nenhuma, dependia basicamente da destreza dos balseiros.

Spix e Martius, em suas andanças pelo Maranhão, revelam o uso constante das balsas para travessia de grandes rios e também para transportar cera e óleo de copaíba a serem vendidos aos colonos<sup>182</sup>.

---

<sup>180</sup> TAUNAY, Afonso. Relatos Sertanistas.

<sup>181</sup> WELLS, James. *Explorando e viajando três mil milhas através do Brasil*, p. 152.

<sup>182</sup> SPIX, Johann Baptist Von & MARTIUS. *Viagem pelo Brasil: 1817 - 1820*, v.2, p. 261.

Fica claro que além das técnicas de fabricação, os materiais utilizados eram de conhecimento pleno dos índios canoeiros, que se valiam tanto das madeiras como das fibras encontradas em abundância nas próprias imediações dos rios.

A tripulação de tais embarcações era inicialmente formada, em sua maioria, por índios ribeirinhos, chamados canoeiros. Eram eles os remadores que, além de profundo conhecimento do rio, possuíam força física e destreza para tal atividade. Além disso, sabiam extrair tanto do rio como das suas margens, os alimentos necessários à complementação da provisão, nem sempre suficiente para todo o trajeto<sup>183</sup>.

No passar dos anos, brancos ribeirinhos passaram também a se ocupar das atividades relacionadas à navegação. Alguns até, tomaram-na como ocupação regular, como se pode verificar tanto em relatos de viajantes, como na documentação cartorial e paroquial encontrada.

A tripulação do barco obedecia a uma clara hierarquia, manifesta tanto nas diferenças de salários, como na possibilidade de vir a se tornar proprietário de um barco. Além disso, essas diferenças se revelavam na alimentação diferenciada, e no convívio direto com o patrão – geralmente o dono do barco. Cada barco era conduzido por um piloto que comandava o leme e, pelos remeiros. O bote exigia, no entanto, além desses, o popeiro e os proeiros.

---

<sup>183</sup> Durante toda a viagem os remadores iam pescando os mais diferentes peixes e tartarugas, além do que caçavam animais, porventura, avistados nas margens dos rios.

Do piloto se exigia um profundo conhecimento do rio, suas corredeiras, cachoeira e, muita experiência prática adquirida em várias viagens, o que pode ser verificado logo abaixo com a indicação da idade declarada dos práticos em navegação. No alistamento eleitoral do Município de Porto Nacional de 1896, pode-se verificar que onze homens se declararam “práticos de navegação”, sendo eles:

Gregório Gonçalves Sousa, com 55 anos, Gonçalo Monteiro (50), Severiano de Freitas Dantas (56), José Rodrigues Tavares (56), Joaquim do Carmo (60), Lulgério D’Almeida Gouvêa (40), André Pereira Bailão (58), Casemiro Bispo (39), Januário Ayres de Sant’ana (40), Casemiro Pereira dos Santos (60), Paulo Rodrigues Paz (43), Honorato Gonçalves de Souza (50)<sup>184</sup>.

É possível que cada um dos práticos em navegação citados acima tenha começado a vida profissional como remeiro, sendo que apenas com o tempo e a longa experiência acumulada em inúmeras viagens tenham lhes conferido o posto de prático ou piloto. Assim como é possível, que alguns práticos tenham se tornado proprietários de barcos ou de terras, abandonando a profissão inicial.

Os proeiros conduziam os varejões, de modo a livrarem o barco das pedras. Auxiliavam o piloto nas manobras necessárias, e eram os primeiros a pularem no rio com as cordas, sempre que fosse preciso puxar o barco. O serviço dos remeiros era o mais árduo de todos e o de menor remuneração. A atividade

---

<sup>184</sup> Alistamento Eleitoral do Município de Porto Nacional 1896. AHG, caixa 4.

dos remeiros consistia em remar acima ou abaixo o rio e, em içar o barco com cordas e varejões para livrá-lo dos obstáculos. Eram eles também que carregavam e descarregavam o barco, retiravam-no do rio, e o empurravam mato à dentro sempre que o rio se tornava intrafegável<sup>185</sup>. James W. Wells assim descreveu o serviço dos homens encarregados de manejar os varejões:

[...] passamos à toda por pedras pretas pontudas, habilmente evitadas pelos esforços dos homens, que exibem grande força física, frieza de ânimo e uma rápida avaliação das circunstâncias; eles manejam suas longas varas de 24 pés como se fossem varinhas de pescar, dando uma empurrada aqui, uma empurrada ali nas pedras [...]<sup>186</sup>.

O escritor Eli Brasiense, ao trabalhar as memórias do velho Simão, personagem de seu livro *Rio Turuna*, descreve assim as ocupações da tripulação de um bote:

Um bote, mesmo dos menores, era barco para muitas toneladas. Ocupava de vinte a trinta remadores, fora o piloto. Este ficava em cima da casa da popa, de onde manejava o leme com segurança, com uma visão ampla à frente. Em muitas cachoeiras eram necessários dois homens para o auxiliarem a manobrar a embarcação, para que não fosse atirada longe, pela força dos funis e dos rebojos que acionavam o leme com violência. No tombadilho, que separava as duas

---

<sup>185</sup> Segundo Dalísia Dolles, no período da seca, os principais obstáculos à navegabilidade do rio Tocantins encontravam-se na Cachoeira de Itaboca, curso inferior do Tocantins (cerca de treze quilômetros); Corredeira de Santo Antônio, curso médio (cerca de três quilômetros); Corredeira do Lajeado (cerca de 600 a 700 metros). DOLLES, 197.

<sup>186</sup> WELLS, James W. *Explorando e viajando três mil milhas através do Brasil*, p. 154.

toldas, constituídas de parte de tábuas e o forro de palha, sentavam-se os popeiros. À frente da primeira casa ficavam os proeiros, sempre os mais fortes e experientes. Seguiam-se os contra-proeiros, auxiliares dos manejadores de condurus compridos e resistentes. Os proeiros tinham, como o piloto, grande responsabilidade na segurança da embarcação, quando atravessavam as cachoeiras maiores.<sup>187</sup>

Uma viagem de bote ou de igarité, de Palmas ao Pará, descendo o rio Tocantins, tinha duração média de 25 a 30 dias; o retorno, no entanto, dependendo do volume da carga poderia durar até seis meses. A estimativa do tempo de viagem variava de acordo com o descrito tanto por Gomes, como por Castelnau. Wells, no entanto, estima em doze meses: dois na descida e dez na subida. A diferença parece relativa, uma vez que as paradas eram, no mais das vezes, imprecisas. Tanto podiam ser breves, como podiam demorar por dias. Os primeiros a descerem o Tocantins, citando o caso de José Peixoto da Silva Braga, em que não se sabe ao certo de que ponto do rio se lançou nas águas, demorou quatro meses e onze dias na viagem de canoa. Incluem-se aí, as paradas para acudir as necessidades mais prementes da viagem, como para construir nova embarcação, já que a primeira foi danificada em acidente de percurso.

As saídas se davam no final das chuvas, no mês de março, quando a força das águas do rio cheio empurravam as embarcações em direção ao norte. Já a

---

<sup>187</sup> BRASILIENSE, Eli. *Rio Turuna*, p. 82.

volta se dava na seca, agosto e setembro, quando era possível vislumbrar as margens do rio para apoiar os varejões e impulsionar a embarcação rio acima.

### **2.3- A alimentação**

O árduo trabalho dos remeiros carecia de uma recompensa alimentar generosa, o que nem sempre era possível nas viagens. Segundo os relatos, a viagem era invariavelmente interrompida para a caça de animais nas margens, para a pesca, para a compra de gêneros nos sítios que margeavam o rio. No entanto, nem sempre esses intentos eram bem sucedidos, o que provocava o oferecimento de uma ração insuficiente à necessidade física do remeiro. Na viagem empreendida por Castelnau, rio acima, fica evidente o quanto à questão alimentar era preocupação durante toda a viagem, por vezes até mesmo motivo de sérios conflitos entre a população. Os alimentos mais utilizados pelos viajantes era carne seca, farinha, peixe, caça e, tartarugas. Por sua vez, Gomes relata que o feijão com toucinho era o preferido dos remeiros. A escolha de tais alimentos se dava pela capacidade e resistência ao armazenamento, que era difícil dada às condições da viagem. Outro fator importante, era a disponibilidade de abastecimento ao longo do caminho.

Cada dia de viagem iniciava-se por volta das cinco da manhã, quando os incômodos do sol, ainda estavam longe. Por volta das 8:00 horas, atracava-se para um curto *desjejum*, baseado no mais das vezes em carne de sol, farinha e cachaça. De volta ao rio, prosseguia-se até cerca de 8:00 horas da noite quando novamente se atracava o barco em uma praia ou localidade possível de se

montar o rancho. Nessa parada noturna, acendia-se o fogo para o preparo do jantar e demais refeições do dia seguinte. Maria Beatriz N. da Silva faz referência a esse mesmo regime alimentar nas monções de São Paulo e Cuiabá. Acrescenta a autora, que em tais viagens, faziam-se às demais refeições, no próprio barco<sup>188</sup>. Nas viagens pelo rio Tocantins, no entanto, algumas descrições fazem menção ao fato de serem as refeições diurnas tomadas em terra.

Todas as refeições referidas, nada frugais, eram no mais das vezes, acompanhadas de aguardente. O uso da cachaça talvez se fizesse pelo labor exaustivo da atividade de remador e, por acreditarem no poder reanimador daquela bebida. Moraes revela um dos *desjejuns*, como sendo de “charque e aguardente”<sup>189</sup>.

No relato de Francisco Ayres da Silva, são constantes as menções à alimentação, que na viagem, estava estabelecida conforme a hierarquia da tripulação. O almoço dos remeiros consistia em carne de sol e farinha de mandioca umedecida com água do rio. Cada qual recebia sua fatia de carne que era colocada em espeto e levada à brasa para assar. Já o proprietário do barco e o piloto serviam-se de feijão, arroz, carne, ovos, doces e café<sup>190</sup>. No jantar, quando então, o bote aportava em alguma praia, de imediato a tripulação saía à cata de lenha para o preparo da refeição da noite. Segundo o médico Francisco Ayres da Silva, ela consistia em “guisado feito de arroz com carne e ainda carne

---

<sup>188</sup> SILVA, Maria Beatriz Nizza da. Culinária colonial. In: *Oceanos*, n. 42, p. 26.

<sup>189</sup> MORAES, J. A. Leite. *Apontamentos de viagem*, p. 154.

<sup>190</sup> SILVA, Francisco Aires da. *Caminhos de outrora*, p. 23.

assada com farinha”. A ceia do patrão pouco diferia da dos demais tripulantes, certamente com um incremento a mais: arroz, ovos, doces e café.

James W. Wells relata com freqüência a importância e a dificuldade de manter um estoque razoável de alimentos na viagem, uma vez que a reposição durante a viagem era rara. Diante de tamanha dificuldade o peixe, muitas vezes, era a salvação de grandes privações. Ele descreve detalhadamente, como foi feito o preparo de um deles, à moda indígena, certo dia:

um buraco, de cerca de 6 polegadas de profundidade, é escavado na areia, os peixes são limpos<sup>191</sup>, envolvidos nas folhas de sassafrás, colocados no buraco e cobertos de areia. Faz-se então uma fogueira sobre ele, e os peixes, frescos e delicados, são como os egípcios, deixados a cozer em seu próprio caldo<sup>192</sup>.

A questão do abastecimento nas viagens foi um grande empecilho no processo de interiorização do Brasil. Desde o início das entradas nas regiões interioranas do Brasil, não raro as expedições eram aniquiladas pela fome, como ocorreu com a expedição de Antônio Campos, acompanhado do Capitão Bartolomeu Bueno da Silva – Anhanguera II – que depois de perder mais de quarenta homens devido à fome, prometeu a Santo Antônio várias novenas, caso encontrasse algum índio para se valer de seus alimentos.

---

<sup>191</sup> Os índios não limpam o peixe antes do preparo, porque depois de assados fica fácil retirar a camada de escamas. No caso James W. Wells exigiu que os peixes fossem limpos antes do preparo.

<sup>192</sup> WELLS, James W. *Explorando e viajando três mil milhas através do Brasil*, p. 155.

Uma viagem dessas pelos sertões impunha ao viajante uma bagagem repleta de artigos de primeira necessidade: ouro e prata, espingarda, pólvora, tachos, anzóis e linha. Essa foi a carga que compunha a canastra que rodou o rio na viagem do Alferes José Peixoto da Silva Braga. Ela é reveladora do quanto a caça e a pesca eram os alimentos disponíveis em tal empreendimento.

## 2.4- Vida material

Nos primeiros momentos da presença portuguesa no Brasil, como já foi dito anteriormente, os caminhos terrestres foram os preferidos. A interligação das principais regiões interioranas, como São Paulo, Cuiabá, Pará e Goiás, através dos rios fluviais, se deu *a posteriori*, mas de forma muito intensa. No extremo norte do país, a importância dos rios fluviais como interligação de uma vasta região ainda foi pouco estudado e, portanto, pouco dimensionada a sua relevância<sup>193</sup>. No entanto, depara-se com uma relativa e significativa documentação que dá conta do quanto essa navegação foi utilizada com os mais diferentes propósitos.

Ao longo da história da região, a navegação do rio Tocantins adquire ora menor ora maior importância, mas de toda sorte, sempre praticada. Essa prática constante favoreceu o nascimento de um rol de atividades relacionadas à navegação: a fabricação de embarcações, o comércio, a empresa de navegação, além das ocupações profissionais de remeiros, pilotos, e demais atividades relacionadas com o rio.

---

<sup>193</sup> Cf. DEL PRIORE, Mary & GOMES. *Os Senhores dos rios*.

Toda essa movimentação em torno do Tocantins fez nascer povoações em suas margens, que se especializaram nessas atividades. Esses portos fluviais abasteciam de gêneros, as embarcações para a viagem, quase sempre demorada. Faziam ainda, o papel de entreposto, comprando as mercadorias que subiam do Pará e, vendendo os produtos locais que seguiriam para aquele grande centro. Porto Real situado nas margens direita do rio Tocantins foi o mais importante porto; com o tempo se transformou em pólo econômico e cultural da região, pois as notícias, limitadas a um precário correio, chegavam através da tripulação dos barcos que vinham do Pará<sup>194</sup>. Lá era possível acessar embarcações que regularmente navegavam pelo rio, era possível ainda, reabastecer de gêneros que vinham de toda a região, e mesmo, recuperar ou fabricar novas embarcações. Burchell, que esteve no interior do Brasil, estava em Vila Boa de Goiás quando recebeu notícias do agravamento da doença de seu pai. Seguiu para Porto Real e por lá permaneceu por quatro meses aguardando a fabricação de um barco que o levaria ao Pará de onde seguiria de vapor rumo ao Rio de Janeiro<sup>195</sup>.

O custo de uma embarcação variava em função do tipo e tamanho. São poucas as referências sobre os preços praticados nesse comércio. Wells revela que pagou por uma montaria cinqüenta mil réis (cinco libras), isso por volta de 1884<sup>196</sup>. Vicente Ferreira Gomes, Juiz de Direito da Comarca de Palmas, no ano

---

<sup>194</sup> OLIVEIRA, Maria de Fátima. Um porto no sertão. In: GIRALDIN, Odair. A (trans) formação histórica do Tocantins.

<sup>195</sup> Burchell deixa uma ilustração do rancho em que tal embarcação estava sendo fabricada. Cf. FERREZ,(1981), p. 151.

<sup>196</sup> WELLS, James W. *Explorando e viajando três mil milhas através do Brasil*. p. 173.

de 1859, afirma que era possível adquirir um bote pequeno por quinhentos mil réis (50 libras)<sup>197</sup>.

Em 1868, Manoel Bezerra Brasil comprou um bote no valor de um conto de réis de propriedade de Ana Ayres da Silva, grande comerciante naquele rio. Em 1889, a Câmara Municipal de Porto Imperial contratou do Capitão José Ayres da Silva, proprietário e comerciante, a construção de uma barca para passagem de um lado ao outro do rio, com as dimensões de trinta palmos de comprimento; dezesseis de largura e três e meio de pontal, no valor de oitocentos mil reis (800\$000r). Exigiu a Câmara do construtor que fosse utilizada na construção do barco, “madeira que ofereça segurança e durabilidade”<sup>198</sup>.

Outro documento de grande interesse é o testamento do Tenente Francisco Regis Pinto, lavrado na cidade de *Santa Maria de Bellem do Grã Pará*, possivelmente momentos antes de seu falecimento, vítima de grave acidente acometido durante sua viagem descendo o rio Tocantins, a bordo da canoa “Bom Jesus de Boa Sentença”<sup>199</sup>.

O Tenente Francisco atestava ser comerciante e ter parte nos negócios com a barca comercial da Sociedade do Sr. Elias José Nunes da Silva, que possivelmente, realizava negócios regulares naquela praça de Santa Maria de Belém do Pará. O seu testamento revela ser ele homem de muitas posses, e também, possuir muitas dívidas advindas daquele ramo de atividade. Mostra

---

<sup>197</sup> GOMES, RIHGB, Tomo 25. p. 508.

<sup>198</sup> Ata da Câmara Municipal de Porto Imperial, AHG, caixa 4 (1881 – 1889).

<sup>199</sup> Testamento de Francisco Regis Pinto – ASCUNA – 1891.

ainda, que a composição de negócios em sociedade era uma alternativa recorrente para aqueles empresários da navegação. Em seu testamento, afirmava manter uma segunda sociedade, com o Sr. Marcelino José da França, residente em Porto Imperial, antigo Porto Real, ponto estratégico da navegação pelo rio Tocantins.

O estabelecimento nesse ramo de comércio, na qualidade de proprietário de bote, exigia além do capital inicial para aquisição da embarcação, recurso para o pagamento da tripulação. Segundo Gomes<sup>200</sup>, pagava-se por um remeiro de 40 a 50 \$(réis) e por um piloto cerca de 200\$ (duzentos réis). Além disso, toda a provisão necessária era custeada pelo dono do empreendimento.

Do Pará subindo o rio Tocantins, a carga era formada por “estampados de algodão, xales, jóias de Birmingham, bacalhau seco da terra Nova, farinha, café, cachaça e diversas miudezas”; essas mercadorias eram trocadas no caminho, por “carne – seca, óleo de copaíba, plantas medicinais, fumo, peles, feijão, farinha, toucinho, etc”.

Wells relata ainda, que era possível o enriquecimento em tal empreendimento, caso o proprietário, com sorte, conseguisse realizar duas viagens bem sucedidas. Ao cabo de dois anos, sem naufrágios ou outras fatalidades, dava ao empreendedor um lucro do qual poderia viver com comodidade. Para ele, eram requisitos necessários para se ter sucesso nesse negócio: “ter capital, ser forte e saudável, ter uma constituição de ferro, grande

---

<sup>200</sup> GOMES, RIHGB, Tomo 25. p. 508.

paciência e ser totalmente familiarizado com o seu negócio, as pessoas, o rio e, além disto, ser abençoado pela sorte”<sup>201</sup>.

## 2.5- Despedidas e perigos enfrentados

Cada embarcação que partia de um porto deixava parte da população local enfileirada nas margens do rio com gritos de despedida. Vários acenos acompanhavam os viajantes por longo tempo. Na chegada, anunciada a distância com tiros de espingarda, formava-se, novamente, uma procissão a saudar os recém - chegados. Naquelas ocasiões, os comerciantes também se aproximavam para comprar produtos para abastecimento do comercio local e, certamente, vender aqueles produzidos localmente ou nas imediações<sup>202</sup>.

A mais festiva delas, provavelmente, foi a descrita por James Wells:

Toda a gente graúda (magnatas) do lugar, os coronéis, os majores, os capitães, os tenentes, e os alferes, reuniram-se na casa do Dr. Candido, devidamente ataviados em suas melhores fatiotas (alguns de casaca preta e cartolas), para formar um desfile de honra e escoltar meu companheiro até o barco. Os adeus preliminares constituíram em muitos abraços e trocas de todos os tipos de votos de felicidade eterna, boa sorte e boa saúde, e depois, despedindo-me de meu bom amigo, dr. Cândido, e sua gentil senhora, D. Maria, juntei-me à retaguarda do

---

<sup>201</sup> WELLS, *Explorando e viajando três mil milhas através do Brasil*. p. 173.

<sup>202</sup> OLIVEIRA, Maria de Fátima. Um porto no sertão. In: GIRALDIN, Odair. A (trans) formação histórica do Tocantins.

desfile que ia crescendo na medida que avançávamos.

No porto havia uma multidão de homens, mulheres, crianças e diversas negrinhas com cestas de pães, bolos, conservas, queijos, mel e ovos, todos presenteados a meu companheiro; três grandes botes estavam no rio para receber a escolta de amigos; em um havia uma banda de tambor e trombone, que imediatamente deu início à sua barulhenta operação, acompanhada de disparos de foguetes e bombas que explodiam, gritos e vivas, qualquer coisa que contribuísse para o estardalhaço e barulho que o matuto tanto ama<sup>203</sup>.

Entre as providencias da viagem, o mais comum era deixar registrado os últimos desejos, encomendar as missas e na saída, recorrer aos santos protetores como fez o Governador de Goiás, José de Almeida Vasconcellos, ao embarcar no distrito de Pontal, que invocou a proteção de Nossa Senhora da Lapa, São José e São Caetano. Já, o comerciante Francisco Regis de Pinto, no leito de morte, ditou suas últimas vontades no testamento, enquanto que alguns mais precavidos o faziam ainda antes de embarcar. Era um costume, também, a tripulação se embriagar no dia da partida, impondo uma nova tradição: um cortejo dirigido pelo patrão, que tinha a frente a bandeira do Divino, percorrendo os bares e vendas da cidade a recolher os embriagados e levá-los ao porto<sup>204</sup>.

---

<sup>203</sup> WELLS. *Explorando e viajando três milhas através do Brasil*, p. 208-9.

<sup>204</sup> OLIVEIRA, Maria de Fátima. Um porto no sertão. In: GIRALDIN, Odair. *A (trans) formação histórica do Tocantins*.

Moraes, numa das passagens da viagem, relata que em Santa Maria “a população está nas barrancas; as mulheres choram a partida de seus maridos, os filhos de seus pais, os parentes de seus parentes”<sup>205</sup>.

Alguns anos depois, Francisco Ayres da Silva, que empreendeu uma viagem rio Tocantins abaixo, até o Pará no ano de 1920, deixou Porto Nacional<sup>206</sup> no dia 11 de março, um domingo de sol, sob os olhares e saudações de senhoras e senhores do lugar. Segundo ele, um costume local que se faz sempre que um bote sai em direção ao Pará<sup>207</sup>.

A viagem pelo rio Tocantins era um grande empreendimento. Carecia de cuidadosos preparativos: o barco, a tripulação, mantimentos e armamentos. Para a população que assistia a tudo isso e, visualizava e dimensionava os riscos de cada viagem, a saída tinha um momento de duplo sabor: alegria e aflição. Por um lado, alegria pela coragem dos aventureiros e possibilidades de lucro advindas com a viagem, e por outro lado, aflição pelo destino incerto de cada um deles. Isso tudo os fazia invocar os santos protetores e deixar registrado seus últimos desejos, seus últimos pedidos, bem como o destino de cada um dos seus bens, em testamento. As perdas humanas eram comuns; não raro um barco se debatia em pedras e penhascos perdendo-se cargas e vidas.

Dos vários relatos, o mais comovente e detalhado é o comunicado feito pelo Presidente do Pará, Dr. Vieira Couto de Magalhães ao Ministro e Secretario

---

<sup>205</sup> MORAES, J. A. Leite. *Apontamentos de viagem*, p. 178.

<sup>206</sup> Com a Proclamação da República em 1889, Porto Imperial passou a denominar Porto Nacional.

<sup>207</sup> SILVA, Francisco Aires da. *Caminhos de outrora*, p. 19.

de Estado dos negócios do Império, Marques de Olinda, em 1866<sup>208</sup>. Couto Magalhães fora encarregado de chefiar uma comissão para explorar outros canais que oferecem alternativas a impossibilidade de transposição do Itabocas. Dada a dificuldade e desconhecimento dos canais, a exploração se fez em uma canoa tripulada “pelos grumetes Eusébio José dos Santos e Abel do Sacramento; o soldado do corpo provisório Lino José do Valle, o patrão da canoa Joaquim Rodrigues Collares, o prático Thomé da Silva, o imediato do vapor Antonio José e eu”. O episódio resultou em uma sucessão de tragédias, cuja narrativa é exemplar das dificuldades e riscos enfrentados pelos viajantes:

[...] quando chegamos por cima das duas cachoeiras e que vimos o ímpeto com que as águas se precipitam ao longo das muralhas da rocha que formam ambas as margens do canal; sem ver outra coisa mais do que a espuma que as cobriam totalmente, nenhuma esperança tivemos de salvar-nos, porque na altura em que nos achávamos não havia outro alvitre se não entregarmos-nos à correnteza que nos arrastava para aqueles abismos com força muito superior a de que podíamos dispor<sup>209</sup>.

A força e os mistérios do rio assustavam até mesmo os mais experientes navegadores, rebojos, corredeiras, cachoeiras surpreendiam a todo instante. Couto Magalhães dá detalhes desta experiência:

---

<sup>208</sup> Carta do presidente da Província do Pará Dr. José Vieira Couto de Magalhães ao Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Império Marques de Olinda. AN, DL 206.66. Manuscrito.

<sup>209</sup> Carta do presidente da Província do Pará Dr. José Vieira Couto de Magalhães ao Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Império Marques de Olinda. AN, DL 206.66. Manuscrito.

Os rebojos quando lançam fora os objetos que correm, fazem uma pequena pausa com que as águas ficam serenas; aproveitando-nos desse momento para montarmos todos no calado da canoa, visto não haver tempo de desemborcá-la e esgotá-la. Pouco abaixo, porém, foi ela sorvida pela 3ª vez, e surgiu remoinhando com força de modo que sacudiu o grumete Eusébio e o soldado Lívio para o lado direito, a mim e ao patrão da canoa Collares para cima ao imediato do vapor e ao práctico Thomé para o lado esquerdo, ficando nela o grumete Abel”. O desespero em salvar-se é desesperador: “Os dois primeiros aproveitando-se de sua posição nadaram esforçadamente para a direita, e ao cabo de grandes esforços puderam agarrar-se aos galhos de uma árvore meio submersa para a qual subiram. Os três últimos conseguiram apoderar-se de novo da canoa com a qual submergiram pouco depois surgindo tão somente o imediato e o práctico Thomé. O grumete Abel ali afundou para não mais surgir nem vivo nem morto<sup>210</sup>.

A imprensa também noticiava tais tragédias, como em 1893, o jornal Folha do Norte noticiou: “Um dos botes que seguiram para o Pará na Cachoeira do Lajeado esbarrou na famosa pedra grande, correndo enorme risco de perder-se.

---

<sup>210</sup> Carta do presidente da Província do Pará Dr. José Vieira Couto de Magalhães ao Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Império Marques de Olinda. AN, DL 206.66. Manuscrito.

Faleceram nesse incidente dois tripulantes e ficaram outros dois gravemente feridos<sup>211</sup>.

Essa mesma imprensa, que prestou relevantes serviços a causa da navegação, denunciando a falta de ações públicas no sentido de trazer as importantes recuperações nos canais, estabelecer presídios, povoar as margens, prestar auxílio aos navegantes, enfim, era a mesma imprensa que revelou, sob o manto dos interesses de uma sociedade letrada, a sociabilidade da elite local, certamente ligada ao comércio fluvial, via rio Tocantins.

Assim, sob o manto do esquecimento, uma historiografia que revela como a navegação fluvial, via rio Tocantins, aos poucos, é impulsionada pela necessidade e audácia de homens aventureiros. As viagens foram se tornando, paulatinamente, um fato comum, vez que representavam, praticamente, o único meio de abastecimento e comunicação com o litoral brasileiro. Com isso, torna-se relevante pensar nas narrativas deixadas por viajantes estrangeiros e técnicos brasileiros que percorreram, exploraram, auscultaram, viram, sob um outro olhar, essa navegação e esse rio. Foram esses olhares, múltiplos e de diferentes facetas que deram visibilidade à questão da navegação interior do Brasil, influenciando as políticas públicas e diferentes discursos sobre esse Brasil, por demais esquecido.

---

<sup>211</sup> Jornal Folha do Norte, n. 41. Biblioteca Nacional. (microfilme).

## Capítulo III

### 3- Os projetos de desenvolvimento regional e o rio

#### Tocantins

Canoa, canoa velha  
 Subindo, subindo o rio.  
 Tocada à força dos remos,  
 tocada à força de luas.  
 Mestre André,  
 No Jacuma,  
 ordena remos:  
 iludir bancos de areia,  
 na ilha da Velha Inhora  
 a água aqui é mais branda  
 tolera mais desafios.  
 A pedra da Sereia vigia,  
 banhada de negro e de lua  
 o destino dos remadores.  
 Canta pra eles avisos,  
 Mistérios de encantados.  
 Muralhas:  
 Fala uma língua de águas e pedras  
 Paredões.  
 Estirão da paz  
 Espelho de água e lua,  
 gamela verde  
 de guardar silêncios.  
 Aqui,  
 o remo não toca a madeira  
 pra não inventar ruídos.  
 Aqui é uma geografia  
 antes da voz.  
 Aqui é onde o rio guarda cantigas  
 Que não nasceram.  
 Canoa, canoa velha,  
 Subindo, subindo o rio.  
 Muralha,  
 marulhos, rumores, rugidos,  
 fragor de batalhas:  
 viajando assim contra-corrente,  
 como quem busca  
 as cabeceiras do tempo  
 desinventando dias e noites,  
 desmanchando o já vivido,  
 despindo-se das canceiras  
 pela porta dos mistérios<sup>212</sup>  
 Pedro Tierra

O Brasil era um grande desconhecido do resto do mundo até finais do século XVIII, quando Portugal enviou para sua colônia os primeiros cientistas,

<sup>212</sup> TIERRA, Pedro. Carreira comprida. In: \_\_\_\_\_ *Passarinhar*, p. 91.

alguns deles brasileiros formados em Coimbra<sup>213</sup>. A partir de 1808, com a abertura dos portos brasileiros às nações estrangeiras, juntaram-se aos primeiros, de forma mais sistemática e numerosa, cientistas das mais diversas nacionalidades representando uma verdadeira ruptura com o antigo sistema colonial<sup>214</sup>.

A nova sede do poder português precisava ser projetada para o restante do mundo. Cabiam aos cientistas, especialistas de várias nacionalidades explorá-la, conhecê-la e mostrá-la, enfim decodificá-la, rompendo a ignorância imposta por Portugal até então<sup>215</sup>. Nesse contexto de exploração, o interesse não se limita ao litoral, as viagens objetivam, sobretudo, o interior incógnito da antiga colônia. Além disso, nem todos os viajantes vieram pelos mesmos motivos. O gosto pelo exótico, o sentimento diante do desconhecido, a ambição por galgar uma posição de destaque nos meios científicos e intelectuais, quando do retorno, com os alforjes repletos de espécimes e anotações para mostrar e contar / relatar e provar.

Segundo Boaventura Leite, citada por Karen Macknow Lisboa<sup>216</sup>, as viagens empreendidas ao Brasil, na primeira metade do século XIX, obedeceram a duas instâncias determinantes: a esfera pública e a particular, o que, no entanto, encontraram-se em permanente interação, ou seja, os interesses comerciais, científicos, literários, exploratórios de recursos naturais acabam

---

<sup>213</sup> O interesse de Portugal era que as explorações científicas desvendassem as riquezas naturais as serem exploradas. Os primeiros cientistas enviados por Portugal foram Alexandre Rodrigues Ferreira (brasileiro) e Friedrich Sieber. Ver: LEITE, Ilka Boaventura. *Antropologia da viagem*, p. 44.

<sup>214</sup> NOVAES. O Brasil nos quadros do antigo sistema colonial, p. 51. Cf. FLORES, Kátia Maia. O Olhar do outro, 1997. (dissertação de mestrado).

<sup>215</sup> LEITE, Ilka Boaventura. *Antropologia da viagem*, p. 44.

<sup>216</sup> LISBOA, Karen Macknow. *A nova Atlântida de Spix e Martius*, p.32.

também por atender os objetivos do Estado. Ainda, segundo Boaventura Leite, os interesses públicos se estabelecem nas possibilidades das relações diplomáticas, do desenvolvimento científico e a criação de museus e a investigação das potencialidades exploráveis (recursos materiais e humanos). No caso específico desse estudo, muito nos interessa o último aspecto, uma vez que ele nos remete à importância atribuída ao rio Tocantins pelo olhar estrangeiro, que longe de influenciar apenas externamente, acabou por orientar interesses internos.

Além disso, esses interesses tipificam os viajantes, sejam eles cientistas estrangeiros ou técnicos indicados pelo governo do Brasil, mas que formulam narrativas semelhantes em muitos pontos: a forma de narrar, a anotação diária, a observação nem sempre detida o suficiente, indicação de soluções apressadas. No entanto, esse rico material se constitui como fonte preciosa para a compreensão dos diversos interesses em relação à navegação fluvial, sobretudo, nos rios do interior.

Com isso, viajantes como Johann Emanuel Pohl (1817–1820); Karl Friedrich Philipp Von Martius; Johann baptist Von Spix (1817 -); Francis de la Porte Castelnau (1843–1944); Henri Coudreau e esposa (1865-1866) e James Wells (1885-) serão adotados como fontes, na medida que percorreram o norte do país, principalmente por terem se aventurado em explorar o rio Tocantins.

### 3.1- Viajantes estrangeiros: as primeiras visões de exploração e integração

O desvendar de um novo mundo causa, a princípio, nos viajantes, a estranha sensação de estarem diante do “paraíso terrestre”. As primeiras descrições que fazem do achado são repletas de metáforas e alegorias que ilustram a contemplação de terras que devem ser valorizadas: “a vegetação sempre verde, o colorido, variedade e estranheza da fauna, a bondade dos ares, a simplicidade e inocência das gentes”<sup>217</sup>. Tudo isso são imagens reveladoras de um estado de encantamento próprio da época.

A natureza nesse primeiro encontro é paradisíaca, é a primeira visão, primeira contemplação, primeiro contato com o até então, mundo desconhecido. Ao vê-la é preciso nomear, num ato de posse. O primeiro a ver, o direito de dar nome. Assim foi na chegada de Pedro Álvares Cabral ao Brasil. Nenhuma dúvida parecia incomodar o comandante a respeito de seu destino, era ali a “Terra de Vera Cruz”, e aquele monte, muito alto e redondo, “Monte pascoal”<sup>218</sup>.

A primeira vista, e mais ainda para despertar interesse sobre o achado, a natureza é dadivosa “(...) muita água e muito boa. Ao longo dele há muitas palmeiras, não muito altas; e muitos bons palmitos”. Os animais, em abundância, são tão grandes ou maiores que os de Portugal. A afirmação, por mais que apressada de Caminha, será ignorada pelos teóricos europeus do século XVIII,

---

<sup>217</sup> HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Visão do paraíso*. p. 7.

<sup>218</sup> Carta de Pero Vaz de Caminha.

que preferem acreditar na pequenez, na fraqueza e na covardia dos animais americanos<sup>219</sup>.

Isso mostra, que a visão paradisíaca vai se transformando conforme os modelos explicativos das relações sociais, econômicas e culturais que vão se estabelecendo. Com a conquista da América, coube ao europeu justificar a relação de domínio ocorre em relação ao novo mundo. Com isso, a visão paradisíaca e de eterno Adão dá lugar à teorias que melhor se adaptam a supremacia do europeu sobre os trópicos.

Inaugurando uma nova forma de pensamento, Montesquieu construiu uma teoria geral do clima para explicar a diversidade dos costumes e leis entre os diferentes povos<sup>220</sup>. Para ele, a “escravidão, a poligamia e o despotismo resultavam da apatia geral dos habitantes dos climas quentes, em que o calor traria o relaxamento das fibras nervosas”<sup>221</sup>.

Com esse mesmo tipo de perspectiva, outros pensadores seguem os mesmos princípios em que o homem americano está condicionado ao modelo climático de Montesquieu e Buffon. Neles, “o homem selvagem e a natureza americana são percebidos de forma ambivalente pelo discurso europeu, que oscila entre a imagem positiva da felicidade natural e inocente dos habitantes de clima fértil e a condenação dos seus costumes bárbaros”<sup>222</sup>.

---

<sup>219</sup> A tese da inferioridade dos animais americanos, inserida na tese da debilidade ou imaturidade da América, nasce com Buffon em meados do século XVIII. Essa tese ganha força na Europa, e ganha adeptos como Montesquieu, Hume, De Pauw, Voltaire, Raynal, Bodin, entre outros.

<sup>220</sup> O império do clima é o primeiro de todos os impérios. VENTURA. *Estilo Tropical*. p.19.

<sup>221</sup> VENTURA. *Estilo Tropical: história cultural e polêmicas literárias no Brasil 1870-1914*. p.19.

<sup>222</sup> VENTURA. *Estilo Tropical: história cultural e polêmicas literárias no Brasil 1870-1914*. p. 20.

Percebe-se que a visão paradisíaca do novo mundo, presente desde a primeira viagem de Cristóvão Colombo, se transforma com a filosofia da ilustração, que tem como ponto fundamental à implantação de um novo discurso sobre o homem e a natureza da América. Esse novo discurso, com vistas à legitimação da expansão colonial europeia, se funda num modelo negativista, que coloca o homem da América em posição de inferioridade ao homem da Europa<sup>223</sup>.

Esse tipo de pensamento, por certo ambíguo, entre um tipo de felicidade natural dos selvagens e, de outro, um ser inferiorizado em relação ao civilizado, está presente no relato dos viajantes, como veremos a seguir. O estilo do relator europeu, aqui se submete a adaptações impostas pelo rigor do clima tropical, adotando por vezes uma escrita repleta de emoção, nervosidade, otimismo e sensualismo. Esses relatos são reveladores de diferentes concepções de mundo tropical. Os viajantes estrangeiros, mesmo “embasbacados” com um mundo selvagem<sup>224</sup>, procuram mostrar um paraíso perdido, em que uma população inculta ou desprovida de valores éticos, morais, surgem como a Eva e o Adão – des-purificando a beleza do Éden - o que vem de encontro à formação filosófica ilustrada dos viajantes, que concebem o mundo tropical com base na teoria dos climas de Montesquieu.

O primeiro viajante a excursionar pelo rio Tocantins foi o médico naturalista Johann Emanuel Pohl, nascido na Boemia - Áustria em 1782. Veio ao Brasil

---

<sup>223</sup> São agentes desse pensamento: Buffon, De Paww e Raynal no século XVIII. Ibidem. p. 22.

<sup>224</sup> Selvagem no sentido de virgem - não estudado.

juntamente com a expedição científica que acompanhou a comitiva nupcial de Dona Leopoldina, quando de seu casamento com D. Pedro I.

Ao chegar ao Rio de Janeiro, em 1817, e após algumas excursões pelos arredores e litoral, a comitiva se dividiu e assim, Pohl, em setembro de 1818, iniciou uma longa viagem pelas províncias de Minas Gerais, Mato Grosso, Goiás e Pará.

Em Goiás, viajou por todas os arraiais e vilas, partindo da Capital Vila Boa alcançou Porto Real em agosto de 1819. Porto Real era um pequeno arraial, que segundo Pohl contava com cerca de 30 casas e uma população de 1.857 pessoas na jurisdição. Pohl conta que o arraial localizava-se “numa eminência, a margem do rio Maranhão (Tocantins), de onde se descortina um belo panorama sobre o rio”<sup>225</sup>.

Logo em sua chegada manifesta ao Sargento – Mor Chibé seu desejo de fazer uma viagem fluvial pelo rio Maranhão (Tocantins) até a primeira aldeia dos índios. Todos os preparativos para a viagem foram cuidadosamente preparados, apesar da dificuldade de reunir os víveres necessários a uma comitiva formada por 18 homens, sendo eles: O Sargento-mor, o Sargento Claro, Pohl e dois de seus criados, 8 barqueiros e 6 soldados, numa viagem estimada em 15 dias. Uma

---

<sup>225</sup> POHL, Johann Emanuel. *Viagem no interior do Brasil*, p. 228-229.

das canoas a ser utilizada na viagem foi especialmente preparada: “para proteger-me contra o ardor dos raios do sol, armaram na popa da barca um toldo de folhas de bananeiras”.

Como foi visto no capítulo anterior, essa era uma prática comum para proteger os patrões do forte sol que reza no Tocantins. Outro aspecto curioso destacado por Pohl foi o desfraldar de uma grande bandeira com as armas reais portuguesas, fato esse que demonstra que, mesmo nos rincões do país, cultuava-se os hábitos formais de civismo. Na saída, Pohl teve a melhor das sensações: “logo seguimos para a praia e já a bela vista do rio e suas cercanias nos encheu de alegres esperanças de uma feliz viagem. Aqui, de sul para norte, rola majestosamente o imponente Maranhão (Tocantins). É muito caudaloso e, mesmo na estação seca, media, aqui, 280 passos de largura”<sup>226</sup>.

Quando Pohl empreendeu sua viagem, ainda se via uma densa vegetação formada por frondosas árvores nas margens do Tocantins, paisagem essa que foi se transformando na medida em que as margens foram sendo ocupadas com a agropecuária. Pohl, que era médico, ocupou na expedição o papel de mineralogista, o que não o impediu de emitir opinião sobre os aspectos mais diversos da região. Por exemplo, era comum afirmar: “esta margem ocidental do rio tem solo muito apropriado para a agricultura”<sup>227</sup> fato comum aos viajantes estrangeiros que por vezes, apressadamente, emitiam opinião sobre as possibilidades de uso da natureza, sem muita consideração sobre ser adequado ou não tal uso.

---

<sup>226</sup> POHL, Johann Emanuel. *Viagem no interior do Brasil*, p. 231.

<sup>227</sup> *Ibidem*, p. 231.

A primeira parada dos viajantes é um pouso a duas léguas de Porto Real, último ponto de apoio até São Pedro de Alcântara. Próximo ao pouso está o engenho do Senhor Severino Ferreira da Cruz, uma grande fazenda com grande número de escravos<sup>228</sup>. A viagem prossegue, ora tranqüila, ora arriscada na travessia dos corredores de pedras em que só se podia passar com muita cautela. E assim é o rio Tocantins, um misto de águas calmas que de sobressalto se transformam em cachoeiras, funis, entaipavas, corredeiras, que chegam a assustar os viajantes desavisados. Por vezes alguns trechos chegam a amedrontar até mesmo os práticos da navegação, velhos conhecedores do rio.

Pohl prossegue em sua narrativa pormenorizada de cada ponto, cada rio que deságua no Tocantins, cada acidente geográfico. Todos os detalhes são importantes para o narrador cientista, que observa, conhece, sente e registra. A natureza está ali, ao seu dispor, como em um laboratório. Cabe ao narrador cientista dominá-la através da palavra<sup>229</sup>:

Pouco depois, chegamos de novo a um dos inúmeros estreitos do Maranhão (Tocantins), a entaipava de Pedro da Costa. A região oferecia, aqui, uma bela paisagem. O rio corre majestosamente e rebenta, espumando contra os rochedos; as margens são ornadas de formoso grupo de palmeiras (*Euterpe edulis*), chamados de palmitos. Entre os penhascos emersos fica a Ilha da Ema, que divide o rio em dois e tem uns 220 metros de comprimento e 90 de

---

<sup>228</sup> POHL, Johann Emanuel. *Viagem no interior do Brasil*, p. 232.

<sup>229</sup> FOUCOLT, Michel. *A palavra e as coisas*.

largura. Os rochedos são cada vez mais freqüentes e, as vezes, atingem até doze metros acima das águas; aqui há uma corredeira muito importante. O rio precipita-se violentamente e a passagem deste trecho, que se chama Todos os Santos, é muito perigosa<sup>230</sup>.

A navegação do Tocantins é, sem duvida, um grande empreendimento, aliada a muita sorte, árduo trabalho e experiência da tripulação. Nas narrativas, porém, os remadores são anônimos. Não existe uma relação mais pessoal entre o viajante e os homens que lidam com todas as dificuldades dos trechos encachoeirados e difíceis: “apesar de a corrente arrastar-nos velozmente, gastamos 22 minutos na travessia e, mesmo com toda cautela e o árduo trabalho de nossos remadores, a quilha da canoa roçou fortemente nos rochedos várias vezes [...]”<sup>231</sup> prossegue a narrativa: “depois de navegarmos mais uma hora, aproximamos-nos de novo trecho pedregoso. Desta vez foram tomadas várias precauções. A bagagem foi descarregada e conduzida nos ombros, ao longo do rio, por 73 passos. As canoas foram presas em um cabo e assim começou a travessia”<sup>232</sup>.

Continua a narrativa, salientando cada detalhe geológico e de fauna, além do que cada dificuldade é pormenorizada, ressaltada para ilustrar com bastante propriedade o misto de navegação segura e de obstáculos quase intransponíveis:

---

<sup>230</sup> POHL, Johann Emanuel. *Viagem no interior do Brasil*, p. 233.

<sup>231</sup> POHL, Johann Emanuel. *Viagem no interior do Brasil*, p. 233.

<sup>232</sup> *Ibidem.* p. 233.

Este paredão é chamado de Mares; nessa formação rochosa também aparecem depressões umbilicadas, cavadas pelas águas, de 70 centímetros a um metro de profundidade diâmetro. Aqui de novo a nossa bagagem teve de ser levada por terra por dez passos. As canoas, quase vazias, foram dirigidas nesse labirinto de rochedos por um cabo, em direção circular. Atirada de um lado para outro pela correnteza, a embarcação corria o perigo de despedaçar-se a cada momento. Tudo transcorreu muito lentamente, exigiu muito esforço e trabalho e, em vista do grande calor, foi duplamente fatigante para os trabalhadores”<sup>233</sup>.

Pohl não deixa de mencionar o que ouviu dos remadores, casos passados em outras viagens, outros barcos, experiências vividas que são fundamentais para essa navegação baseada em experiência. A narrativa prossegue sobre as dificuldades dos trechos encachoeirados, sobre como vencer cada uma, a vegetação abundante das margens, os peixes, as arraias que vivem no rio. Vez por outra, aproveita para apontar soluções: “Se o Maranhão (Tocantins) tivesse de ser adaptado à navegação em grande escala, a maior despesa com a canalização ficaria com a remoção desses abrolhos que se apresentam por extensões consideráveis”<sup>234</sup>. Continua ele: “[...] descreve-se a região como muito fértil e apropriada para plantações. Ademais, os grandes e vastos campos são vantajosos para a criação. As matas fornecem as melhores madeiras, os rios, além de peixes, tartarugas em abundância, sendo que, para as comunicações

---

<sup>233</sup> POHL, Johann Emanuel. *Viagem no interior do Brasil*, p. 234.

<sup>234</sup> POHL, Johann Emanuel. *Viagem no interior do Brasil*, p. 234.

com o Pará, esta localidade está vantajosamente situada” (isso, falando de São Pedro de Alcântara)<sup>235</sup>.

A viagem que Pohl transcorreu no rio Tocantins, em agosto, mês de maior seca, impôs maiores dificuldades à navegação, vez que o rio fica muito raso em muitos trechos, e neles a tripulação tem que seguir caminhando, pelo rio, puxando as canoas. No caso dos botes, de maior calado, fica impossível viajar nesse período. Apesar de que Pohl viu chegar a São Pedro de Alcântara uma canoa carregada de sal, que tinha levado dois meses de viagem até aquele porto<sup>236</sup>. Depois de cerca de 15 dias de viagem, Pohl regressa a Porto Real de onde prossegue sua expedição, dando adeus ao rio Tocantins.

Francis de la Porte Castenau, nascido em 1812, era filho da aristocracia francesa e conduziu seus estudos para as Ciências Naturais. Sua especialidade era a geologia e zoologia, não deixando despercebidos em seus relatos os aspectos etnográficos dos lugares visitados. Viajou por toda a América Setentrional e Sul durante os anos de 1843 e 1847. No Brasil, visitou o Rio de Janeiro e as províncias de Goiás e Mato Grosso. Em Goiás, desceu o rio Araguaia até o forte de São João das Duas Barras onde o Araguaia faz confluência com o rio Tocantins. Ali permaneceu por cerca de quatro dias tomado pela necessidade de determinar a posição astronômica daquele ponto, bem como, restabelecer suas provisões. Daquele porto subiu o rio Tocantins até Porto Imperial (percurso um pouco maior que o de Pohl). Sua narrativa é bastante

---

<sup>235</sup> Ibidem, p. 245.

<sup>236</sup> POHL, Johann Emanuel. *Viagem no interior do Brasil*, p. 246

pormenorizada na observação dos aspectos técnicos relativos ao rio Tocantins; foi também o mais questionador de todos eles<sup>237</sup>.

Após descer o Araguaia, subir o Tocantins em um relato riquíssimo de detalhes apresenta quais seriam as principais dificuldades da navegação do rio Tocantins, que segundo ele: “entre as dificuldades naturais os saltos, as corredeiras devem ser postos em primeira linha”. Segundo o viajante, os principais obstáculos são:

[...] as de Itaboca, Santo Antônio, Lageado e Mares; muito difíceis ainda, embora não tanto como as mencionadas há pouco, são as de Guaraíba, Cunava, Salinas, Água da Saúde, Praia Alta, Mãe Maria, Três Barras, Santana e Pilões. A salto de Itaboca acha-se num braço estreitado do rio. Num trecho de cerca de duas léguas de extensão, há três saltos, denominados Fortinho, José Correia e Cachoeira Grande. A última destas cachoeiras e de todas a mais difícil, parece impossível que uma embarcação possa subir sendo necessário que o viajante utilize ai todos os meios que tenha à sua disposição. O barco, previamente descarregado, é puxado à corda por vinte ou trinta homens, muitos dos quais munidos de grandes varejões, destinados a evitar que a embarcação se choque de encontro às pedras. As cordas servem também para dirigi-la, o que não impede de ser freqüentemente

---

<sup>237</sup> Paula Ribeiro faz inúmeras críticas as informações deixadas por Casternau. Ver: roteiro da viagem que fez o capitão Francisco de Paula Ribeiro. Rev. do IHGB, n.9, 1848.

necessário que os homens se metam na água para sustentá-la ou fazê-la mudar de direção<sup>238</sup>.

Os pontos encachoeirados do rio representam o maior problema para o viajante, dependendo da embarcação e do volume de carga, a ultrapassagem desses trechos pode demorar de três horas a semanas inteiras. Sua opinião é a de que a navegação pelo Araguaia é mais fácil que a do Tocantins, mesmo observando o fato de que o primeiro faz confluência no Tocantins, obrigando o viajante necessariamente, a atravessar a cachoeira do Itaboca de extrema dificuldade de transposição<sup>239</sup>.

Aponta como medidas a serem adotadas para minimizar os efeitos das cachoeiras, tornando franca a navegação do Tocantins, as seguintes medidas:

[...] poder-se-ia aproveitar a estação da seca, quando as águas ficam muito baixas, para remover, com o emprego de alavancas ou da pólvora, as rochas formadoras das pequenas corredeiras ou entaipavas, enquanto que nas cachoeiras mais importantes haveria o recurso de estabelecer postos fixos com um número de homens bastante para auxiliar as embarcações nos embaraços da passagem, garantindo-se também o fornecimento, a preços cômodos, dos viveres necessários aos viajantes<sup>240</sup>.

---

<sup>238</sup> CASTELNAU, Francis. *Expedição às regiões centrais da América do Sul*, p. 244.

<sup>239</sup> *Ibidem*, p. 244.

<sup>240</sup> CASTELNAU, Francis. *Expedição às regiões centrais da América do Sul*, p. 244.

Com essas medidas e a construção de estradas marginais nos pontos de maiores dificuldades para que as cargas fossem transportadas em lombo de burro ou carretas, certamente a navegação do rio Tocantins transcorreria em menor tempo e com mais segurança; para o futuro, quando o povoamento da região for maior, justifica a construção de canais marginais, contornando os pontos mais difíceis<sup>241</sup>.

Outro obstáculo assinalado por Castelnau diz respeito à grande população indígena que margeia o rio Tocantins. Quando inimigos atacam sem piedade os viajantes e quando amigos prestam os mais relevantes serviços, ajudando a transpor os obstáculos, removendo árvores que caem impedindo a passagem, bem como fornecendo víveres para abastecimento da tripulação<sup>242</sup>.

Segundo o viajante, o mais preciso em suas observações, deixa como resultado de sua expedição o que segue:

[...] retificar o traçado dos dois grandes rios de Goiás, traçado que nas cartas mais acreditadas é extremamente defeituoso, sem executar as de Brué C 1843 e de Arrow Smith (1842). O Araguaia corre, de modo geral, de sul a norte, e o Tocantins, antes de se reunir com ele, forma um enorme circuito, que o leva a latitude mais ao norte do que a do seu ponto de junção. A direção do Tocantins é depois daí francamente para oeste, tomando a seguir a de nor-

---

<sup>241</sup> CASTELNAU, Francis. *Expedição às regiões centrais da América do Sul*, p. 244.

<sup>242</sup> *Ibidem*. p. 244.

noroeste, que ele conserva até sua foz, no rio Amazonas<sup>243</sup>.

Em 1897, entre os meses de julho a outubro, Henri Coudreau e esposa seguem o curso do rio Pará adentrando o Tocantins até a cachoeira de Itaboca, explorando ainda o rio Itacaiúnas, afluente da margem esquerda do rio Tocantins. Tal expedição foi autorizada pelo Governador do Pará, Sr. Pais de Carvalho, dando continuidade a um trabalho já autorizado pelo governador anterior, Sr. Lauro Sodré. Coudreau, de nacionalidade francesa, realizou estudos geográficos no rio Tapajós (1895 - 1896) e rio Xingu (1896); Araguaia e Tocantins (1896 – 1897)<sup>244</sup>, seguindo então a IV Missão Paraense, em 1 de julho de 1897.

Seu relato segue a mesma linha de narrativa diária adotada pelos viajantes, é extremamente rica em detalhes técnicos e em imagens – fotografias e cartas geográficas - o que representa uma novidade em relação aos demais.

Quando empreendeu tal viagem, a grande questão do Império era a promoção da navegação a vapor nos rios brasileiros, bem como a implantação de ferrovias que viesse modernizar o sistema de transporte de forma a melhor escoar os produtos exportáveis. A par de tais preocupações, Coudreau é de opinião que a navegação interligando os estados do Pará, Goiás<sup>245</sup>, Mato Grosso e Maranhão só foi prejudicada por duas razões: a insuficiência de água e a existência de saltos.

---

<sup>243</sup> CASTELNAU, Francis. *Expedição às regiões centrais da América do Sul*, p. 246.

<sup>244</sup> Todos os relatos de Coudreau foram publicados, exceto o relatório relativo ao Tocantins – Araguaia. Cf. COUDREAU, Henri. *Viagem à Itaboca e ao Itacaiúna*, p. 13.

<sup>245</sup> A proposta de Coudreau era promover a navegação a vapor seguindo o curso do Tocantins até a confluência com o Araguaia e dali em diante por esse rio até o sul de Goiás.

Aponta as seguintes soluções:

No que se refere a insuficiência de água , podemos constatar que somente três seções do rio – e todas bastante curtas: a primeira, de 4 Km; a segunda, de 3; a terceira, também de 3 Km – apresentam profundidades um pouco medíocres: o seco o Arapari, a Praia da Rainha e a Praia Vermelha. Ora, seria fácil aprofundar-se o nível necessário os leitos da Praia da Rainha e da Praia Vermelha, já que ambas possuem o fundo constituído de areia [...] continua, o trabalho de dragagem na Praia da Rainha e na Praia Vermelha, bem como o de escavação do leito fluvial no Seco do Arapari, não são desses que se poderiam classificar como por demais onerosos<sup>246</sup>.

Quanto aos saltos, propõe uma correção dos trechos com derrocamentos, o que segundo ele também não despenderia de grandes recursos. Agora, para assegurar uma navegação regular, seriam necessárias as seguintes medidas:

- “- para que a prévia correção do canal esteja inteiramente estabelecido”;
- para que se determine a utilização de um tipo de embarcação que empregue um combustível mais ou menos dispendioso, ou então do tipo tradicional, com caldeiras aquecidas a lenha ou carvão;
- para que a potência das máquinas seja suficiente para imprimir às embarcações uma velocidade considerada como máxima, atualmente (de 25 nós, ou até mesmo 30), a fim de assim vencer mais facilmente os rápidos;

---

<sup>246</sup> COUDREAU, Henri. *Viagem à Itaboca e ao Itacaiúna*, p. 128.

- para que se escolha um tipo de embarcação dotado de hélice de proa e hélice de popa;
- para que o eixo motor esteja ao abrigo de qualquer acidente nos rápidos, graças a excelência de sua qualidade;
- para que se consiga tudo isso, as soluções resumem-se a uma só: questão de dinheiro<sup>247</sup>.

James W. Wells era engenheiro e foi encarregado de explorações pelo interior do país. Chegou ao Brasil em 1873. Pouco se sabe sobre esse viajante que percorreu durante longo tempo, grande parte do Brasil.

James Wells, diferente dos demais viajantes, chegou à região do Tocantins seguindo o caminho do Jalapão, através de uma trilha que passa através do povoado de Espírito Santo vinda do Piauí em direção a Natividade, norte de Goiás. A opção de Wells em atravessar o Jalapão (Sapão para os piauienses) encurtava em muito o caminho, mas significava uma arriscada aventura, segundo os moradores do Piauí.

Em sua aventura pelos sertões Wells conheceu um pouco do modo de vida dos sertanejos, alijados do mundo onde o povoamento é mais contínuo:

[...] sua roça na mata, a casa dos campos e seus rebanhos fornecem tudo que necessitam para sua vida simples – sua casa, alimentação e roupas. Não fosse pelo sal, armas de fogo, pólvora e chumbo, eles seriam

---

<sup>247</sup> COUDREAU, Henri. *Viagem à Itaboca e ao Itacaiúna*, p. 129

totalmente independentes do mundo exterior, eles são ativos, enérgicos e saudáveis, e relativamente limpos em seus hábitos; seus únicos vícios, um cigarro de vez em quando ou um gole de cachaça quando conseguem obtê-la, pois esta é, felizmente, escassa na região<sup>248</sup>.

Wells observa tudo que o cerca, montanhas, vegetação, clima e não deixa de mencionar a riqueza natural da região, segundo ele, ideal para criação de gado, como nenhuma outra conhecida. Chama também sua atenção a quantidade de água existente naquele sertão ermo:

[...] outra vantagem que este distrito possui é que não existe uma milha quadrada que não seja irrigada por água corrente ou umedecida pelas nascentes dos brejos, e as inúmeras faixas de florestas nos vales maiores indicam um solo apropriado para qualquer produção agrícola, como testemunham as exuberantes roças do José<sup>249</sup>.

A natureza para o viajante é o paraíso repleto de beleza, encantamento puro do pensamento romântico, mas que não deixa de abrigar seu cunho utilitário: “estes cinturões de florestas são maravilhosamente belos, pois contém muitos dos mais refinados produtos vegetais da região, uma grande variedade de palmeiras, magníficas samambaias arborescentes, festões de cipós de flores, como o

---

<sup>248</sup> WELLS, James W. *Explorando e viajando três mil milhas através do Brasil do Rio de Janeiro ao Maranhão*, p. 132.

<sup>249</sup> *Ibidem.* p. 138.

maracujá, ou flor-da-paixão silvestre” [...] prossegue em seu encantamento romântico: “e as parasitas, bromélias, os gravatás (abacaxis silvestres) de cores brilhantes, muita variedade de folhas multicoloridas [...]” tudo é perfeito:

[...] os próprios pântanos são perfeitamente salubres, pois são diferentes dos brejos do São Francisco, criados pelo transbordamento de um rio, que depois ficam a estagnar. Aqui eles se originam de fontes perpetuamente correntes e são, ademais, profusamente expostos às brisas frescas que contínua e ininterruptamente varrem estes morros expostos e vales largos.

Quanto à utilidade da região Wells é a voz do progresso e da missão civilizatória da nação que ruma a ser uma grande potência naquela ocasião:

[...] é de fato uma bela região, se não fosse tão distante do mundo lá fora, seria um lugar magnífico para a criação de gado e a imigração; assim como é, permanecerá provavelmente intocada por muitas gerações, até que os Estados Unidos estejam superpovoados, e talvez o interior da África já todo colonizado, e até que uma ferrovia alcance esta terra linda e promissora<sup>250</sup>.

Revela que a região é esparsamente habitada, sendo que os moradores são auto-suficientes em quase tudo. As grandes propriedades parecem ocupações recentes, dedicadas à criação bovina, comercializados com as cidades

---

<sup>250</sup> WELLS, James W. *Explorando e viajando três mil milhas através do Brasil do Rio de Janeiro ao Maranhão*, p. 138.

- mercados do Piauí. Parte da produção é abatida, a carne é salgada e é enviada com os couros através do rio do sono até Pedro Afonso, em balsa, e de lá os produtos são embarcados nos Botes que navegam pelo rio Tocantins em direção ao Pará<sup>251</sup>.

Wells relata ainda o modo de plantio dos moradores locais, considerado por ele como confuso e descuidado. Na verdade, o modo de plantio local é extremamente apropriado onde se cultivava uma variedade de produtos, algodão, café, cana-de-açúcar feijão mandioca, mamona, milho, inhame, batatas-doces, plantados depois de limpar mal o terreno e queimar apenas os tocos e arbustos derrubados. Não há limpeza constante da plantação, dando a impressão que os legumes crescem em meio ao mato. No entanto, é esse mato que protege o solo de possíveis desgastes e erosões<sup>252</sup>.

Sem maiores especulações sobre o sertão do Tocantins, Wells procede a uma descida tranqüila de Pedro Afonso a Carolina. Sua maior contribuição à reconstrução de uma possível memória do rio Tocantins é a que segue:

[...] este rio é recoberto em toda a extensão por vegetação densa e espessa, que se estende até a beira da água; não importa quanto as barrancas sejam altas, suas encostas são todas verdes de folhagem densa. Certamente, esta mata densa foi sendo substituída por

---

<sup>251</sup> WELLS, James W. *Explorando e viajando três mil milhas através do Brasil do Rio de Janeiro ao Maranhão*, p. 149.

<sup>252</sup> WELLS, James W. *Explorando e viajando três mil milhas através do Brasil do Rio de Janeiro ao Maranhão*, p. 149. Cf. ROUÉ, Marie. Novas perspectivas em etnoecologia: saberes tradicionais e gestão dos recursos naturais. In: DIEGUES, Antonio Carlos. *Etnoconservação*.

plantações, e seus terrenos foram remexidos pelo gado criado solto nas barrancas do Tocantins.

No mais, foi assim que a ciência e a técnica conheceram os rios brasileiros. Foi assim que as soluções aos grandes entraves à navegação do Tocantins foram sendo apresentadas de forma mais sistemática, e não como opinião de práticos. Tais viajantes tinham a visão clara de que progresso estava associado ao uso da natureza. Para eles, o Brasil representava um grande gigante adormecido na ignorância, mas que, certamente, a chegada da civilização daria a ordem necessária à promoção desse progresso. No entanto, é importante salientar que as viagens que deram motivo às presentes narrativas, mesmo sendo realizadas por especialistas, estudiosos da natureza, suas passagens eram rápidas, as informações colhidas, não raro, eram superficiais, suas observações apressadas, em uma única estação do ano. Era comum ainda, que o viajante não estivesse munido de instrumentais capazes de melhor precisar as informações.

No entanto, não invalidam esses primeiros registros sistemáticos nos quais ciência e técnica parecem se encontrar para desvendar um mundo ainda virgem, do qual pouco se ouvira falar. Foi assim, que ciência, técnica e experiência se aliaram para construir uma memória do rio Tocantins e para sinalizar medidas a serem incorporadas aos debates políticos de uma nação que nascia à forja.

### 3.2- Principais projetos de desenvolvimento regional: a inserção do rio Tocantins

O século XIX representa um marco na política de apossar e formar uma idéia de nação no Brasil. Para tanto, as preocupações em conhecer e dar utilidade aos problemas impostos pela natureza, para que essa posse se efetivasse, deveriam se mapeados e, na medida do possível, resolvidos. A questão da navegação dos rios do interior do Império foi tema de praticamente todos os relatórios ministeriais do período. Inúmeras comissões foram constituídas no intuito de dar melhor aproveitamento aos rios, uma vez que a navegação era prática comum nas mãos de particulares, e por parte do Império, muito interessava entregá-la nas mãos de Companhias de exploração, como fizera na maioria dos rios do interior. O rio Tocantins, no entanto, ainda era navegado exclusivamente por particulares, em viagens arriscadas, sob todos os aspectos. A navegação a vapor, que já era comum na maioria dos rios, era ainda, impraticável no Tocantins. Os empresários se debatiam em inúmeros pedidos de remoção dos principais obstáculos que dificultavam a navegação dos Botes, como podemos ver nas atas da Câmara de Porto Imperial: “A navegação do Tocantins, única via de transporte explorada pelos nortenses, nenhum benefício tem recebido dos poderes do estado, apesar de ser quem dá renda mais segura a Província”<sup>253</sup>.

---

<sup>253</sup> Ata da Câmara Municipal de Porto Imperial, em sessão ordinária de 18 de abril de 1887. AHG, caixa 4 (1881 – 1889) Porto Nacional.

A despeito dos recursos, coube ao governo Imperial conhecer e mapear essa navegação tão promissora, e demais riquezas naturais a serem exploradas, contratando, em 1851, o engenheiro alemão Henrique Halfeld, para realizar um minucioso levantamento na região do São Francisco e afluentes. Em 1855, contratou o engenheiro francês E. De La Martinière para explorar a mesma região até as proximidades do rio das Velhas, com o objetivo de construir uma estrada. Em 1860, enviou uma expedição à região do rio São Francisco, chefiada por Emmanuel Liais<sup>254</sup>. A questão central que movia tais empreendimentos era conhecer e tomar posse de um território ainda desconhecido e inóspito, e ainda, conceder a empresas privadas o privilégio de exploração das potencialidades do país. O projeto de modernização do país deveria ficar ao encargo da iniciativa privada, na maioria das vezes, consórcios internacionais.

Quanto ao Tocantins, outras tantas expedições foram nomeadas no intuito de precisar as condições da navegação do rio. Esses relatórios realizados por técnicos e peritos nomeados pelo Império davam conta dos inúmeros e tamanhos embaraços à franca navegação do rio Tocantins, o que era visto como dispendioso para o governo sozinho empreender<sup>255</sup>.

No ano de 1864, o Capitão Tenente da Armada, Francisco Paraybuna dos Reis, procedeu à exploração do baixo Tocantins. Seu relatório preciso nas observações realizadas traz detalhes dos pontos de obstrução do rio, que dificultam a navegação corrente, apresentando sugestões que viessem corrigir

---

<sup>254</sup> HEIZER, Alda & VIDEIRA, Antonio Passos. *Ciência, civilização e Império nos trópicos*. p. 72-73.

<sup>255</sup> Cf. HEIZER, Alda & VIDEIRA, Antonio Passos. *Ciência, civilização e Império nos trópicos*. Ver também: NAXARA, Márcia Regina Capelari. *Cientificismo e sensibilidade romântica*.

tais empecilhos. Sua viagem é empreendida em agosto de 1864, mês de grande estiagem nos rios da região. A cada canal é precisado o grau de dificuldade, a profundidade das águas e sinalizadas as melhores alternativas para a condução dos barcos. Importante ressaltar, a companhia do prático Pimentel, provavelmente especialista em mapear os mais seguros caminhos a serem tomados naquele labirinto de pedras, areia e rebojos. Analisados os canais, Paraybuna concluiu que: “os obstáculos que apresenta á navegação do Tocantins, naquela secção analisada, são proveniente de pedregais ou grande acumulação de pedras no seio do rio que o obstruindo represam a água no seu curso natural produzindo assim fortes correntezas, caprichosas revessas, e perigosos rilheiros de água em muitos lugares”<sup>256</sup>. A solução proposta por Paraybuna, não é diferente das demais apresentadas, é extrair as cristas daquelas pedras de modo que mesmo na estiagem elas fiquem pelo menos oito palmos abaixo da água. Para proceder tal serviço, apresenta algumas observações de como fazê-lo com presteza e economia:

- “o trabalho deve principiari em meados ou fins de junho e terminar em fins de novembro ou meados de dezembro, conforme o andamento das estações, que naquele rio, segundo me informaram, não são muito constantes;
- não se devem empregar menos de cem jornaleiros; os quais serão distribuídos pelo serviço em secções de vinte, as quais na falta de algum artista, serão dirigidas por algum jornaleiro entre eles escolhidos, e que para isso se mostre mais idôneo; o mesmo quando haja algum artista para dirigir, o dito jornaleiro será considerado seu substituto;

---

<sup>256</sup> REIS, Francisco Paraybuna dos. *Exploração e exame do rio Tocantins pelo Capitão Tenente da Armada*, IHGB, 111, 3-37.

- Devem ser engajados um ferreiro com dois ajudantes, dois cavuqueiros, e um carpinteiro, com condição expressa de que quando não tiverem o que fazer pelos seus respectivos misteres sejam obrigados a dirigir alguma secção de trabalhadores, e os ajudantes obrigados a fazer todo o serviço que lhe for ordenado;

- que para cada cem trabalhadores precisa-se o seguinte: duas alvarengas de ferro com capacidade para 20 toneladas de carga, internamente divididas em três secções por duas anteparas perpendiculares aquelas, e cuidadosamente calafetadas, para as secções extremas fazerem o ofício de salva – vidas, e a do centro de condutora de carga; que ambas ou ao menos uma deve ter um alçapão para descarregar pelo fundo; e que sejam aparelhadas com guindaste que pegue, ao menos, em trinta arrobas; um trilho volante de madeira ou de ferro com 60 braças de comprimento provido com três carros, dois sarilhos e corrente, duas ou três pequenas cabrilhas, seis lingas de ferro; e finalmente alviões, brocas, cunhas, marrões, marretas e correspondentes àqueles números de indivíduos<sup>257</sup>.

Percebe-se claramente, que o trabalho a ser empreendido é altamente manual e de grande monta, realizado às custas de muito esforço físico, mesmo utilizando todos os recursos disponíveis na época, no país. No entanto, já era de conhecimento que máquinas como as pilhas galvânicas, já eram empregadas pelos norte - americanos nas suas pedreiras, mas estavam ainda muito longe de serem utilizadas no país. Paraybuna acreditava que, com tais serviços, a navegação do rio Tocantins deixaria de ser aquela aventura arriscada realizada somente com a ajuda dos práticos.

---

<sup>257</sup> REIS, Francisco Paraybuna dos. Exploração e exame do rio Tocantins pelo Capitão tenente da Armada Francisco Paraybuna dos Reis. IHGB, 111,3 – 37.

O interior do Brasil apresentava duplo aspecto. Assim o representava o Sr. Francisco Carlos de Araújo Brusque no relatório realizado entre dezembro de 1863 e fevereiro de 1864. No entanto, chama a atenção para as impressões apressadas que muitos chegam a apontar, quando realizam observações superficiais, que pouco revelam sobre a diversidade das regiões visitadas. São muitos rios em um só, segundo ele:

Para se ter uma idéia exata da região do baixo Tocantins não basta ver uma vez as margens deste rio; é preciso percorrê-las em diversas estações, estudar a sua forma durante as enchentes e durante a seca e procurar conhecer e examinar as transformações por que passa essa e procurar conhecer e examinar as transformações por que passa essa região nessas duas quadras do ano. Nenhum rio, com efeito, oferece um aspecto mais diverso no verão e no inverno; e é essa dupla fisionomia que há induzido uns a enxergar nas margens do Tocantins um paraíso e outros uma terra inóspita<sup>258</sup>.

Quando fez tal afirmativa, Ferreira Pena tinha em mente outros relatórios que tomara conhecimento e que apresentavam o rio como o mais promissor do mundo, “parte mais bela e feliz do mundo” segundo Alfred Russel Wallace, ou algo próximo do inferno, como relata o coronel Ayres Carneiro. As diferentes matizes, reveladas no verão e no inverno foram aspectos assinalados com muita

---

<sup>258</sup> PENA, Domingos Soares Ferreira. O Tocantins e o Anapú. p. 81

propriedade por Ferreira Pena, chamando a atenção para a necessidade de uma experiência mais totalizante com a natureza, eliminando falsas idéias e proposições apressadas, como muitos fizeram.

Em 1871, por ordem do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas foi designada uma comissão exploradora dos rios Tocantins e Araguaia, chefiada pelo engenheiro e Major do Corpo de Estado Maior de 1ª Classe, Antônio Florêncio Pereira do Lago. O relatório apresentado por Pereira do Lago, mais técnico e detalhado em Plantas, é relativo ao trecho encachoeirado entre Santa Helena de Alcobaça e o Seco de São Miguel, este último no rio Araguaia. Os estudos foram realizados no período de seca dos rios, ou usando a terminologia técnica de Lago *étiage*. O trecho percorrido é todo ele pétreo com diversos bancos de areia conhecidos como travessões, que, quase sempre perpendiculares ao rio, provocam os rápidos ou corredeiras que dificultam enormemente a navegação tanto na subida como na descida dos barcos. O Tocantins, que é um rio de caixote, tem seu leito abruptamente diminuído por entre rochedos que provocam grandes redemoinhos, conhecidos pelos navegantes como rebojos, como também contra-correntes que causam grandes velocidades nos barcos, tanto nas descidas, como nas subidas. Todas essas oscilações nos rios, alternando trechos plenamente navegáveis, com trechos de difícil ou quase impossível navegação, consistiam a preocupação dos diversos estudos realizados pelos técnicos. A questão central era: como diminuir os empecilhos e tornar os rios navegáveis? As soluções apontadas eram as mais diversas.

Segundo a Comissão chefiada por Lago, a solução mais apontada era arrebentar as pedras que causavam todos os problemas mencionados acima. No entanto, segundo ele, essa medida era cara e inútil, uma vez que "o arrebentamento das pedras e seu aprofundamento, se fosse possível, traria em grande número de lugares um abaixamento à montante desses grandes bancos, e novos escolhos apareceriam e surgiriam como empecilhos iguais aos de hoje"<sup>259</sup>. Tamanho esforço era por fim inócuo, pois, uma vez que o arrebentamento de pedras em rios, onde são numerosos os rápidos:

[...] é sempre operação sobremodo difícil e de muito gasto; visto como há que levantar custosos andaimes ou ancorar barcos nos quais se possa fazer o serviço ou ainda construir dispendiosas ensecadeiras para se trabalhar a seco. Estes e outros meios que se empregam nas obras hidráulicas, onde há quase quietação das águas, são muitas vezes impossíveis e insuperáveis, nas que correm com violência<sup>260</sup>.

Outra possibilidade analisada pela Comissão seria a abertura de derivações ou canais laterais nos trechos de maior dificuldade. Segundo análise, essas derivações trazem além de despesas de escavação, a necessidade do emprego de eclusas para a diminuição dos declives. Outra preocupação da Comissão diz respeito à navegabilidade do rio durante as duas estações do ano (seca e chuva), o que parece impraticável, pois a correção possível seria a

---

<sup>259</sup> LAGO, Antônio Florêncio Pereira do. *Relatório dos estudos da comissão exploradora dos rios Tocantins e Araguaia*, p. 12.

<sup>260</sup> LAGO, Antônio Florêncio Pereira do. *Relatório dos estudos da comissão exploradora dos rios Tocantins e Araguaia*, p. 12.

construção de diques que solucionariam o problema dos trechos de baixios, porém além do alto custo, provocaria um aumento de velocidade, coisa que se devia evitar.

Fica evidente, que o emprego das habituais soluções para a navegabilidade dos rios Tocantins e Araguaia são todas impraticáveis, segundo a Comissão. A questão reside em um problema maior que, segundo a Comissão, é o despovoamento da região. É fundamental o estímulo à emigração nacional e estrangeira para “aproveitar a pujante fertilidade daquelas terras”<sup>261</sup>. Ora, as obras necessárias à correção técnica do rio, cara e difícil de ser realizada, só teria sentido se as margens dos rios fossem ocupadas por uma população ativa, capaz de produzir excedentes para as trocas comerciais com o Pará. O que Pereira Lago assinalou, no entanto, é que a reduzida população do norte só se ocupava da criação de gado, tendo no couro o único produto exportável, quando do Pará voltavam os barcos abarrotados de sal, açúcar, aguardente e outros gêneros<sup>262</sup>.

Era, pois, necessário através da promoção do povoamento, estimular a indústria e a lavoura de forma a justificar a concepção do seguinte projeto:

- 1- ligar, por meio de uma estrada de ferro de bitola estreita, traçada á margem esquerda dos dois rios, na sessão encachoeirada, o lugar denominado santa Helena de Alcobaça à povoação de São Vicente;
- 2- de S. Vicente, pela margem direita do Araguaia, ir ainda em continuação ao Presídio de Santa Maria;

---

<sup>261</sup> LAGO, Antônio Florêncio Pereira do. *Relatório dos estudos da comissão exploradora dos rios Tocantins e Araguaia*. In: RIHGB, p. 23.

<sup>262</sup> LAGO, Antônio Florêncio Pereira do. *Relatório dos estudos da comissão exploradora dos rios Tocantins e Araguaia*, p. 22.

- 3- fazer, por meio de vapores apropriados, a navegação deste último ponto até a colônia militar de Itacayú, à margem esquerda do Araguaia;
- 4- dali, sempre pela margem esquerda, passar das vertentes do Araguaia às do rio Paraguai, traçando uma estrada que ponha em comunicação Itacayú com o rio Taquary em sua junção com o Coxim;
- 5- ligar o presídio de Santa Maria às cidades da Palma e Porto Imperial, no Tocantins, por meio de um ramal;
- 6- ligar ainda a povoação de São Vicente com a cidade de Boa Vista por um segundo ramal.

Vê-se que o projeto de Pereira Lago é a construção de uma rede multimodal de transporte, que envolve estrada de ferro e navegação<sup>263</sup> e que visava realizar o projeto de integração nacional com uma rede que une São Paulo ao Pará.

Segundo Pereira Lago:

[...] esta rede com o desenvolvimento de 2.221 kilometros depois de unir a cidade de Belém, capital do Pará, ao Taquary, tributário do rio Paraguai, chama o seu tronco principal as cidades da Palma, Porto Imperial, Carolina, Boa – Vista e Vila da Imperatriz ou Santa Tereza, que pela facilidade de navegação, nessa parte do Tocantins conduzirão seus produtos pelo rio, a fim de tomarem a estrada de São João do Araguaia”<sup>264</sup>.

---

<sup>263</sup> As estradas mencionadas por Pereira Lago são espécies de estradas de madeira – *planks-roads* – mais econômicas e fáceis de serem construídas e que agregam a vantagem de poderem no futuro ser substituídas por trilhos de ferro para o uso de locomotivas. Cf. LAGO, Antônio Florêncio Pereira do. *Relatório dos estudos da comissão exploradora dos rios Tocantins e Araguaia*, p. 26.

<sup>264</sup> LAGO, Antônio Florêncio Pereira do. *Relatório dos estudos da comissão exploradora dos rios Tocantins e Araguaia*, p. 25.

E ainda “do Taquary comunica-se o norte do Império com a corte por meio da estrada de ferro que de São Paulo tem de dirigir-se a Mato Grosso por Santa Anna do Paranahyba”<sup>265</sup>.

No capítulo intitulado Informações relativas às bacias do centro – ramal norte – rios Araguaia e Tocantins traz-se informações técnicas e detalhadas das bacias citadas<sup>266</sup>. O relatório faz menção ao estudo realizado pelo engenheiro C. Vallée, cujo relatório foi entregue ao governo imperial no ano de 1884. O trecho compreendido por ramal norte parte do porto do Travessão, no rio Vermelho, todas as secções do rio Araguaia ao Tocantins, a partir do Presídio de São João das Duas Barras a Belém. A linha fluvial em questão atravessa o interior do Brasil abrangendo uma latitude de 14° (401 4/4 de léguas), sendo 239 léguas de trechos completamente navegáveis a vapor durante todo o ano (secções 2°, 3°, 4°, 5°, 6°, e 15°); 118 ¼ navegáveis durante os meses de dezembro a maio – período de maior cheia – (secções 1°, 7°, 9° e 10°) e 44 léguas obstruídas por pedras e canais, somente navegáveis por canoas no período das cheias (secções 8°, 11°, 12°, 13° e 14°)<sup>267</sup>.

<sup>265</sup> LAGO, Antônio Florêncio Pereira do. *Relatório dos estudos da começa exploradora dos rios Tocantins e Araguaia*, p. 25.

<sup>266</sup> MORAES, Eduardo José. *Navegação interior do Brasil. Notícia dos projetos apresentados para junção de diversas bacias hidrográficas do Brasil*. IHGB.

<sup>267</sup> O ramal norte foi dividido em 15 secções a saber: 1° - Do porto do Travessão à foz; 2° - Da foz do rio Vermelho ou do presídio de Santa Leopoldina até o porto da Piedade; 3° - Do porto da Piedade à ponta do sul da ilha do Bananal; 4° - Da ponta sul à ponta norte da Ilha do Bananal; 5° - Da ponta norte da ilha ao presídio de Santa Maria; 6° - Do presídio de Santa Maria ao antigo do mesmo nome; 7° - Do antigo presídio de Santa Maria à correnteza de São Miguel; 8° - Da correnteza de São Miguel à Cachoeira Grande; 9° - Da Cachoeira Grande ao presídio de São João das Duas Barras; 10° - Do presídio de São João das Duas Barras ao Bacabal; 11° - Do Bacabal à entrada do Taury; 12° - Correnteza do Taury; 13° - Da cauda do Taury ao Portinho; 14° - Do portinho a Arroios; 15° - De Arroios a Belém. Ver: *Informações relativas às bacias do centro – ramal norte – rios Araguaia e Tocantins*. In: p. 142.

O presente relatório, como os demais, foi resultado de estudos que visavam a plena navegação a vapor ligando o sul da província de Goiás à do Pará, através dos rios Araguaia e Tocantins. Quanto ao trecho que corresponde ao Araguaia – 1º a 10º secção – não trataremos aqui. No entanto, a partir da 10º, que corresponde ao Alto Tocantins, veremos em seus pormenores o que relata o Engenheiro Vallée, responsável por medições e prospecções do rio, pois é a partir desta secção que as águas do Araguaia se juntam ao Tocantins, mudando a paisagem e a configuração do rio. Outro aspecto que convém salientar é que os estudos realizados pelo engenheiro são mais precisos e técnicos. Além das medições de profundidade, velocidade de correntezas, largura do rio, apresenta ainda, análise de solo e da vegetação das margens:

[...] nesta secção a margem direita esta quase sempre coberta de matos baixos, muitas vezes alagados, enquanto que a esquerda, pelo contrário, mais elevada, abunda em castanheiros e palmeiras, e os terrenos oferecem excelentes proporções para o estabelecimento de povoações<sup>268</sup>.

Com tamanhas reclamações, no ano de 1885, comparece à sessão ordinária da câmara de vereadores de Porto Imperial, o cidadão Manuel de Pontes Jardim, autorizado pelo presidente da província de Goiás para destruir as duas pedras perigosíssimas no canal da cachoeira dos Mares no rio Tocantins, conforme a Resolução Provincial número 518, de 7 de julho de 1874. Naquela

---

<sup>268</sup> Cf. Informações relativas às bacias do centro – ramal norte – rios Araguaia e Tocantins. In: p. 156.

sessão, a Câmara de Porto Imperial resolveu aceitar a contratação, obedecidos as seguintes condições:

“1- primeiro: o contratante será obrigado, no prazo de quatorze meses, contados desta data, a dar pronto o serviço de desobstrução das referidas pedras, as quais servem de obstáculo a descida das canoas para assim facilitar a navegação;

2- segundo: As pedras de que se trata serão indicadas ao contratante por dois práticos da carreira do mencionado rio que serão nomeados pela Câmara, nem só para tal fim, como para depois examinarem se realmente a supra dita desobstrução esta legalmente realizada”<sup>269</sup>.

Com isso, constata-se que tanto na imprensa, como nos discursos políticos a questão do rio Tocantins era tema recorrente. Dispondo de todos os meios a população cobrava medidas efetivas que viessem viabilizar a navegação através do rio. A necessidade de investimentos na correção do rio, eliminando pedras e corrigindo seus trechos intransponíveis era o meio reclamado para que aquela navegação trôpega se tornasse franca e mais segura. Além disso, somente com tais correções seria possível a utilização das embarcações a vapor, já em uso em vários rios do Brasil.

---

<sup>269</sup> Papeis relativos ao contrato feito por Manoel Pontes Jardim com a Câmara Municipal de Porto Imperial para destruição de duas pedras perigosíssimas da cachoeira dos Mares, cuja destruição foi realizada e por isso cumprido o contrato pelo empreiteiro como se evidencia os referidos papeis. AHG, caixa 4 (1881-1889)

## Considerações finais

### Integração norte / centro- sul e a navegação fluvial

Barragem

Ao primeiro olhar o rio assume as feições

De lagoa. De útero. Misteriosa oficina de vida.

Melhor, avesso de útero:

Vai devorando as ilhas

Que se opõe a sua placenta corrosiva.

Dissolve areias e memória

Para nutrir vagidos de vida nova,

Imprecisa:

Algo entre o pássaro e a calamidade.

Tocantins: veia aberta num brejal

Que se derrama pelo cerrado vasto

E reconfigura a estampa da paisagem

- e do peito –

esculpida nos ásperos, no torto,

na dura vontade do sertão [...]

Pedro Terra

Do máximo uso dos recursos naturais existentes, depreendem-se os primeiros sintomas do recorrente processo de destruição da natureza, promovido pelo seu uso exaustivo e indevido, como se pode verificar numa leitura meio a *contra pêlo* dos documentos arrolados pelo historiador José Augusto Pádua<sup>270</sup>, no

---

<sup>270</sup> PÁDUA. *Um sopro de destruição*: pensamento político e crítica ambiental no Brasil escravista (1786 – 1888). Rio de Janeiro: Zahar, 2002.

intuito de recompor o nascimento de um pensamento de crítica ambiental brasileiro, ainda sob os ditames dos interesses coloniais.

Verifica-se como recorrente o problema do desflorestamento, o empobrecimento dos solos e até a poluição do ar entre as preocupações de alguns intelectuais brasileiros, do final do século XVIII e principio do XIX. Essas preocupações acabaram por alicerçar a política de Rodrigo de Souza Coutinho, Ministro da Marinha e dos Domínios de Ultramar de 1796 e 1801, de defender uma modernização geral da economia e da cultura no mundo lusitano, sem, no entanto, explicitar ou defender uma política de conservação da natureza. Sua política é clara no sentido de incentivar a adoção de técnicas mais racionais, tanto de cultivo, como a adoção do arado em substituição ao meio tradicional de derrubadas e queimadas, e a modernização dos fornos de purgar o açúcar, para diminuir o corte e queima de madeira, a fim de resguardar a máxima exploração, principalmente das matas para uso da metrópole. Essa preocupação em resguardar o domínio metropolitano sobre a exploração e uso de determinados recursos naturais foi explicitada por Coutinho, na carta de instruções enviada a Manoel Ferreira da Câmara (conhecido posteriormente como o Intendente Câmara) em 1800, quando esteve na Bahia:

Encarrega S.<sup>a</sup>R a V.S.<sup>a</sup>, ainda que interessado como proprietário de examinar os planos propostos e estabelecidos para a conservação das matas e arvoredos de Cairu, e a observar se com efeito os proprietários têm direito a fazerem imensas derrubadas e horrorosas queimadas, e se a fazenda real, com vantagem sua e em beneficio do país, não deveria reincorporar

todas as matas vizinhas ao mar, indenizando os proprietários e estabelecendo grandes e econômicos cortes regulares com utilidade da Marinha Real e Mercante ... Sobre as derrubadas e queimadas, a benefício da cultura da mandioca, ordena S.<sup>a</sup>R. a V.S.a que abra os olhos aos proprietários, e que lhes faça ver que grandes vantagens tirariam de substituir, a um tão absurdo método, o melhor sistema de uma cultura regular de que aproveitam as Antilhas, e conseguem produções abundantes de mandioca<sup>271</sup>.

Na esteira da mesma preocupação com a questão do desflorestamento e com a implicada necessidade de controle, Coutinho, em 1798, num discurso proferido ao Conselho de Ministros, posicionou-se a respeito das modificações necessárias à concessão de sesmarias e datas. Tinha, na ocasião, como objetivo explícito, regular a conservação de matas e bosques, e ainda, que o estímulo à navegação dos rios Paraíba do sul, Doce, São Francisco, Tocantins, Tapajós, Madeira, Branco e Negro, favorecesse a agricultura, deveria significar a abertura de suas matas para exploração de particulares. Reafirmava Coutinho, em seu pronunciamento, que esses estoques de madeira deveriam ser guardados para os Cortes Reais<sup>272</sup>. Com isso, reafirmava o Ministro que a conservação da natureza estava condicionada ao exclusivo uso da Coroa portuguesa, ou seja, restringir o

---

<sup>271</sup> PÁDUA. Um sopro de destruição: pensamento político e crítica ambiental no Brasil escravista (1786 – 1888). Rio de Janeiro: Zahar, 2002.

<sup>272</sup> PÁDUA. Um sopro de destruição: pensamento político e crítica ambiental no Brasil escravista (1786 – 1888). Rio de Janeiro: Zahar, 2002. p. 58.

uso ao Estado português. Colocar a natureza como uma mercadoria a ser incorporada ao sistema produtivo mercantilista, gerando lucros.

Não restam dúvidas que a vinda da família corte portuguesa, guiada por seu príncipe regente Dom João e pela rainha dona Maria I, trouxe grandes transformações para o Brasil, em fins do ano de 1807.

Em especial, destaca-se a criação de várias instituições técnico-científicas para atendimento dos habitantes recém - chegados, bem como para instituir os ares de uma corte transmudada para os trópicos. Destacam-se, de chofre, as escolas de Cirurgia da Bahia e de Anatomia e Cirurgia do Rio de Janeiro (1808); as Academias de Guardas-Marinhas (1808) e Real Militar (1810), Horto Real (1808) e Museu Real (1818)<sup>273</sup>.

Com a abertura dos portos em 1808, o trânsito de viajantes estrangeiros, cientistas, naturalistas, comerciantes, impuseram medidas que vieram impulsionar tais instituições, além de que, o fim da proibição da instalação de manufaturas na colônia, acabou por motivar o surgimento da indústria siderúrgica, de importância estratégica para alavancar setores como os transportes – navegação e ferrovias – fundamentais para a manutenção da unidade territorial, bem como para facilitar o escoamento dos produtos agro-exportáveis, de interesse no mercado internacional<sup>274</sup>.

---

<sup>273</sup> NAGAMINI, Marilda. Ciência e técnica na trilha da liberdade. In: *Prelúdio para uma história: ciência e tecnologia no Brasil*. pp.137-183.

<sup>274</sup> *Ibidem*. p. 138.

Outra medida de efeito da nova corte, foi a criação da imprensa Régia, que, segundo Marilda Nagamini<sup>275</sup>, permitiu uma maior veiculação e circulação de novas idéias e de conhecimentos ligados à ciência e à técnica. Importante salientar, que tais transformações operadas na colônia não estavam dissociadas das demais da Europa, que vivia o momento da ascensão do capitalismo industrial.

### **Transporte e integração norte - sul**

A preocupação com a ocupação e o povoamento do território foi uma constante no período colonial em virtude da lei de *uti possedetis*<sup>276</sup>. A integridade do território, portanto, dependia do povoamento e da integração das várias províncias. Essa preocupação foi em muito aumentada ao longo do tempo, principalmente após a Independência e durante todo o Império, quando a integridade nacional foi duramente ameaçada pelos inúmeros movimentos separatistas de caráter regionalista ou republicano.

Com a independência, essas preocupações ganharam maior proporção e o isolamento passou a ser visto como obstáculo ao desenvolvimento econômico. No Império (1822-1889), foram elaborados por engenheiros designados pelo governo, inúmeros planos de transporte para o Brasil, que tinham como principal propósito, a interligação das distantes e isoladas províncias e a manutenção da

---

<sup>275</sup> Ibidem. p. 138 – 183.

<sup>276</sup> Por essa lei, vigente na Europa após os grande descobrimentos, as nações européias deveriam invocar o princípio da efetiva ocupação para reivindicarem a posse de territórios recém-descobertos.

unidade da nação – estado. O isolamento era visto pelos engenheiros, como fator de inibição do crescimento econômico, que precisava ser estimulado através de um sistema nacional de comunicação. Além disso, o incremento nos meios de comunicação de transportes, mais que promover a integridade de uma nação–estado, constituía meio crucial para a formação de uma base econômica do país, abrindo novas fronteiras ao povoamento, uma vez que a ocupação do território era de fundamental importância. Além disso, essa interligação do território, por meios de comunicação e transporte, oportunizaria a descoberta e exploração de riquezas naturais ainda ocultos no interior da nação<sup>277</sup>.

O papel dos engenheiros formados nas primeiras escolas criadas no império seria crucial no sentido de sinalizar com os principais obstáculos enfrentados para alavancar uma política pública de comunicação e transportes. Foram deles os primeiros estudos que abriam a discussão sobre a questão da interiorização do país e que mais tarde foi tomada pelos governos republicanos como questão de política nacional, visível nos planos de construção de ferrovias, transferência da capital federal para o planalto central e na ideologia nacionalista da *marcha para o oeste*.

No século XIX, época da introdução das ferrovias no Brasil, vários planos foram apresentados aos governos, propondo as ligações férreas e a navegação fluvial e marítima como solução aos graves problemas de isolamento a que estavam sujeitas muitas das regiões brasileiras. Nesse contexto, surgem os estudos analisados anteriormente, que sinalizavam com a navegação fluvial –

---

<sup>277</sup> GALVÃO, Olímpio J. de Arroxelas. Desenvolvimento dos transportes e integração regional no Brasil – uma perspectiva histórica. In: *Planejamento e políticas públicas*. n. 13- jul. 1996.

articulada aos meios férreos e marítimos – como meios de vencer o isolamento, o atraso, e trazer as regiões esquecidas para o cenário econômico do país.

Dentre os estudos, destacamos o do engenheiro militar Eduardo José Moraes (1869), que advogava a potencialidade das bacias hidrográficas brasileiras, e a possibilidade de aproveitamento de vários rios brasileiros para a navegação fluvial, interligando várias regiões isoladas do país, utilizando-se de obras de engenharia para construção de eclusas, canais, entre outros. O Plano Moraes, como ficou conhecido, não diferente de tantos outros, preconizava a interligação das bacias hidrográficas brasileiras, por meio de diferentes modalidades de transporte, destacando-se a navegação fluvial, ferroviária e navegação de cabotagem.

Seu plano, como os demais, fundamentava-se na necessidade de integração nacional, com raízes fortemente econômicas, na medida em que, segundo o próprio Moraes, “a falta de meios fáceis de comunicação e de transportes baratos do interior para o litoral, condenava os habitantes dessas ricas regiões a só produzirem ou extraírem os gêneros de sua indústria e cultura em limitadíssima escala, por terem diante de si uma perspectiva de preço de transporte, igualando, se não excedendo, o valor da mercadoria transportada”.

A despeito das condições do país, calcada em uma economia escravista e latifundiária, baseada na produção e exportação de alguns poucos produtos competitivos no mercado internacional, os diversos estudos e planos

apresentados, mesmo frágeis como se chegou a mostrar anteriormente, eram, em grande medida, realistas e implementáveis, e apresentavam soluções pontuais, que se implementadas, teriam facilitado e mesmo impulsionado a rudimentar navegação praticada nos rios brasileiros, em especial a do rio Tocantins, movida por interesses e esforços particulares. Alguns desembaraços propostos para facilitar a navegação do rio Tocantins, como a desobstrução de canais, remoção de obstáculos, como pedras e rochedos, construção de estradas marginais aos pontos encachoeirados de maior dificuldade, construção de pontos de apoio para proteção e socorro aos viajantes, facilidades de investimento aos particulares que praticavam a navegação – e não a subvenção a empresários alheios à prática dessa navegação seriam medidas que se adotadas, talvez um novo rumo tivessem dado à navegação do interior.

Ao fim ao cabo, estudos, planos, projetos foram elaborados, o que demonstra uma preocupação com a interiorização e com o impulso econômico das regiões centrais do Brasil, por parte dos governos do império. No entanto, muito pouco ou quase nada foi de fato implementado, o que adiou a efetiva integração do país, sobretudo uma integração que visasse minimizar o fim do isolamento e da precariedade de vida submetida às populações interioranas, vítimas do abandono do poder público, do acesso a melhores condições de vida. Os ribeirinhos isolados, aos seus modos, criaram meios de vencer o abandono, navegando rios à força física, levando seus produtos para o mercado de Belém do Pará, e de lá trazendo traços de *civilização* aos rincões do Tocantins.

# 1-Fontes:

## 1.1- Documentos manuscritos:

### 1.1.1- Arquivo Nacional

- Códice 63, volume 2:
  - 1733 – Carta Régia, regulamentando os caminhos para as Minas.
  - 1811 – Carta do governador Fernando Delgado de Castilho ao Conde de Aguiar.
  - 1812 – Carta do Conde de Linhares ao Conde de Aguiar.
  - 1816 – Carta do governador Fernando Delgado de Castilho ao Marquês de Aguiar.
  - 1818 – Carta do Ouvidor Joaquim Teotônio Segurado ao governador Fernando Delgado de Castilho.
  
- Códice 807
  - volume 6
    - Descrição do município da Comarca de Palma, Goyaz, Por Bernardo Martins Chaves. Em 12 de julho de 1881. Catálogo das Collecções de Memórias e documentos da Secção Hist. Do Arch. Nacional. Folhas 159 a 160.
  
  - Volume 5
    - Estudos geológicos sobre a província de Goyaz, autor Henrique Raimundo dês Genettes 1873. (Com desenhos). Catálogo das

Colleções de Memórias e documentos da Secção Hist. Do Arch. Nacional. Folhas 172 a 228.

Volume 5

- Melhoramento da capitania de Goyaz. (Reflexões) (sobre o). Por Joaquim Theotonio Segurado. 1808 - Catálogo das Colleções de Memórias e documentos da Secção Hist. Do Arch. Nacional. Folhas 24 a 32.

Volume 10

- Memória sobre o comercio da Capitania de Goyaz. Pelo Desembargador, Ouvidor Joaquim Theotonio Segurado 1806. Catálogo das Colleções de Memórias e documentos da Secção Hist. Do Arch. Nacional. Folhas 9 a 19.

Relatórios do governo da Província de Goiás (1845 – 1888)

Relatórios do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas (1863 – 1888)

Relatório do Ministério do Império (1850 – 1860).

## **1.2- Arquivo Histórico do Ministério das Relações Exteriores:**

- Lata 172, maço2, pasta 9 – 1794: Correspondência de D. Francisco de Souza Coutinho dirigida ao Ministro Martinho de Mello e Castro.

- Lata 195, maço1 – 1803: Prospecto da Capitania de Goiás quando tomou posse de Secretário do Governo o Bacharel Manoel Joaquim da Silva Felix.
- Lata 265, maço 10 – 1803: Correspondência sobre a navegação no Tocantins entre Francisco de Souza Coutinho, José Joaquim Maximo, Visconde de Anadia e outros.
- Lata 265, maço 11 – s.d.: Lista dos rios da província de Goiás que correm para o norte dela.

### **1.3- Arquivo do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**

- Lata 206, Doc. 66 – 1866: Carta do Dr. José Vieira Couto de Magalhães ao Marquês de Olinda.
  - Lata 206, Doc. 70 – 1866: Ofício do Dr. José Vieira Couto de Magalhães ao Marquês de Olinda
  - Lata 206, Doc. 71 – 1866: Ofício do Marquês de Olinda ao Dr. José Vieira Couto de Magalhães.
  - Lata 216, Doc. 69 – 1869: Cópia do ofício do Presidente da Praça do comércio do Pará ao Presidente da província Conselheiro José Bento da Cunha Figueiredo.

#### 1.4- Arquivo do Museu das Bandeiras

- Pasta 1710: Estabelecimento da navegação. Contratos. Instruções e Tabelas. Bens. Informações sobre a Empresa. Pessoal.
- Pasta 1711: Correspondência. Obras da navegação. Material.
- Pasta 1712: Subvenção. Pagamento.
- Pasta 1713: Quota do Empresário. Passagens do Estado. Comedorias e frete.
- Pasta 1714: Qualquer outro assunto com a navegação. Despesas com a navegação – Receita e despesas. Ordens e deliberações.

#### 1.5- Biblioteca Nacional

- Cód. 13, 4, 10, doc.nº29 – 1773: Roteiro feito por ordem do Ilmo. E Exmo. Governador e Capitam General da capitania de Guayaz, José de Almeida Vasconcelos na viagem que o mesmo Exmo. General mandou seguir pelo rio abaixo á cidade de Gram Pará.
- Cód. 4, 3, 8 – 1797: Informações sobre as novas comunicações que se podem empreender do Amazonas para o Interior do Brasil, por D. Francisco de Souza Coutinho, em 21 de agosto de 1797.
- Cód. 7, 3, 41 – 1797: Informação sobre a comunicação e commercio do Pará para Goyazes (por d. Francisco de Souza Coutinho)

- Cód.7, 4, 94 – 1808- Descrição sobre o estado atual da navegação dos rios Araguaya, Tocantins e Maranhão, por José Manuel da Silva e Oliveira.
- Cód. 7, 2, 15,s.d. Memória de algumas notícias antigas, inéditas sobre a navegação dos rios de Amazonas, Negro, Madeira, Tapajós e Tocantins...
- Relatório do Dr. João Batista de Castro Moraes Antas, apresentado em 15 de março de 1852 a cerca da exploração dos rios Tocantins e Araguaya.
- Cód. 16, 3, 2. Noticia geral da capitania de Goiás em 1783.
- Cód. 7, 4, 70 Diário de José Almeida Vasconcelos. Itinerário e cartas de particulares, escritos pelo sargento – mor Thomas de Souza (1772 – 1777).
- Cód. 13, 4, 10. Avulsos do governo de Luiz da Cunha Menezes, incluindo-se a memória histórica e geográfica da Capitania de Goiás, desde seu princípio até o referido governo em 1783.
- Cód. I – 29, 18, 14. Annaes históricos de estado do maranhão – 1697 – 1702.
- Cód. 7, 3, 41. Informações sobre a comunicação e comercio do Pará e Goiazes (Por D. Francisco de Souza Coutinho) Pará, 6 de agosto de 1797.

- Cód. 21, 1, 29. n. 1. Memória sobre as madeiras mais usuais de que costumam fazer canoas, tanto os índios como as mazambós do Estado do Grão Pará.
- Cód. 9, 4, 12. Páginas: 9 – 11; 57 – 60; 65 – 73; 91 – 100. Correspondência oficial de D. Francisco de Assis Mascarenhas, Capitão – general de Goiás, com a corte, relativamente ao governo da capitania de 14 de março de 1804 a 19 de novembro de 1807.
- Cód. 11, 2, 4. Roteiro do Maranhão a Goiás pela Capitania do Piauí.
- Cód. II – 36, 13, 1 Descrição da província de Goiás, seus problemas e dificuldades. Original. 7 fs. Coleção Goiás.
- Cód. II – 36, 13, 10 Segurado, Joaquim Theotônio e outros. Representação do Governo provisório da Comarca de São João da Palma, pedindo providências contra o governador de Goiás por atitudes injustas e arbitrárias, e pedindo continuar com seu governo provisório, independente de Goiás por ser a comarca auto suficiente. Cavalcante, 1821.
- Cód. 36, 13, 11. Teles, Manoel Antonio de Moreira e outros. Proposta do governo provisório da Comarca de São João da Palma, com relação de oficiais e soldos. Cavalcante, 1821. Manuscrito, 2 fs.
- Cód. II- 36, 12, 11. Jardim, Joaquim Rodrigues de Moraes. Quadro das distâncias em léguas das cidades, vilas e arraiais da província de Goiás entre si. Goiás, 1869. Manuscrito, 1 f.

#### **1.6- Mapoteca do Ministério das Relações Exteriores**

-1778- Carta da Capitânia de Goiaz levantada pelo Santo Mor Thomas de Souza em 1778.

### **1.7- Serviço de Documentação do estado de Goiás**

Livro 101: Cópias das cartas da Corte dadas no tempo do Governo do Ilmo. e Exmo. Sr. D. José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho.

Pacote 1: Cópia da Carta régia de 12 de maio de 1798, contendo determinações relativas à navegação do Tocantins.

1845 – 1848: Cópia da Correspondência da Presidência da província aos Ministérios do império e Marinha.

1850 – 1854: Livro de Estatutos e de Atas da Sociedade Mercantil do Araguaya.

Livro 56 – 1851 – 1857- Livro de cópias da Correspondência da Presidência da Província aos Ministérios do Império, Estrangeiros e Marinha.

Livro 1132 – 1861- 1873- Livro de cópia da Correspondência da Presidência ao Ministério da Agricultura.

Livro 1176 – 1858-1885: Livro de cópia da Correspondência da Presidência ao Ministério da Marinha.

Livro 124- 1874-1884: Livro de cópia da Correspondência da presidência à Empresa de Navegação do Araguaya.

1886: Livro de cópia da Correspondência da Presidência sobre a navegação fluvial.

### 1.8- Documentos oficiais publicados:

- Anais do Parlamento Brasileiro (1850-1889). Rio de Janeiro, Typografia Nacional.
- Carta do Padre Antonio Vieira para El Rei Nosso Senhor sobre as missões do Ceará, do Maranhão, do Pará e do grande rio das Amazonas. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**, tomo 4, Rio de Janeiro, 1842. p.34
- Carta de D. Francisco de Assis Mascarenhas no dia em que deu posse do governo da capitania de Goiás a Fernando Delgado de Castilho. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**, tomo 5, Rio de Janeiro, 1843.p.22
- Colleção de Leis do Brasil (1850- 1892). Rio de Janeiro, Imprensa Nacional.
- Colleção de Leis da província de Goiás. Goiás, Imprensa Official.
- Descrição cosmográfica por espaços geométricos do continente mediterrâneo das terras novas do bispado do Grão-Pará, confinantes pela parte austral com o do Maranhão, pela meridional com o de Pernambuco e pela setentrional com o Rio de Janeiro, repartidas em seis paróquias, a beneplácito de seu Excelentíssimo e reverendíssimo senhor bispo Dom Frei Guilherme de São José, do Conselho de Sua Majestade. In: Códice Costa Matoso: coleção da notícias dos primeiros descobrimentos das minas na América que fez o doutor Caetano da Costa Matoso sendo ouvidor-geral das do Ouro preto, de que tomou posse em fevereiro de 1749 & vários papéis. Belo Horizonte, Fundação João Pinheiro, 1999. p. 943.
- Informação sobre as empresas de navegação a vapor dos rios Araguaya e Tocantins e do novo plano de ligação entre as capitanias de Goyaz e Pará e desta

com a de Mato Grosso. Apresentado por João José Corrêa de Moraes – Empreza-rio da navegação do Araguaya. Correio Official, 20 de agosto de 1887.

- Regimento pelo qual o governo Bernardo Pereira de Barreto mandou descobrir o curso do rio Tocantins . **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**, tomo 46, Rio de Janeiro, 1883. p.21

- Relatórios do governo da Província de Goiás (1845-1888). Goyaz, Imprensa Official.

- Relatórios do Ministério da Agricultura, Commercio e Obras Públicas (1863-1888), Rio de Janeiro, Imprensa Nacional.

- Relatório do Ministério de Império (1850-1860), Rio de Janeiro, Imprensa Nacional.

- Subsídios para a historia da Capitânia de Goiás. Correspondência dos Governadores da capitania e outros documentos (1756-1806). **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**, tomo 84, Rio de Janeiro, 1918.p.34

- Viagem de Tomás de Souza Vila Real pelos Rios Tocantins, Araguaia, Vermelho. Exposição do governador do Pará, D. Francisco de Souza Coutinho. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**, tomo 11, Rio de Janeiro, 1848.

- Viagem do Dr. Rufino Theotônio Segurado. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**, tomo 10, Rio de Janeiro, 1848.

- Roteiro da Viagem às fronteiras da capitânia do maranhão e de Goiás. Francisco de Paula Ribeiro. RIHGB, tomo X vol. 10, 1948.

## 1.9- Arquivo Histórico Ultramarino

- Roteiro (cópia) da derrota do rio Tocantins até Belém do Pará.

AHU ACL CU 008, cx.1 D. 12

- Carta do Governador e Capitão General de São Paulo, D. Luiz de Mascarenhas, ao Rei [D. João V], sobre a provisão de 30 de maio de 1737, determinando que as minas de São Felix e todas as demais que se descobrirem não se comuniquem com o Pará, seja por terra ou pelos rios navegáveis.

AHU ACL CU 008, cx. 1, D. 89

- Ofício do [governador e capitão general de São Paulo], D. Luís de Mascarenhas a João Pacheco de Couto, sobre a discórdia e emulação na campanha do rio Tocantins, nomeando-o cabo da campanha de um lado do rio Tocantins Grande e do outro colocando por governador a Jacinto de Sampaio; a expulsão de um religioso daquela região; o seqüestro dos bens de João Martins Guimarães e de outros que estiveram na bandeira que saiu para o Pontal e acerca da patente pedida por João Gonçalves Chaves.

AHU ACL CU 008, cx. 2, D. 187.

- CARTA do governador e capitão-general do Pará, João de Abreu de Castelo Branco, ao rei [D. João V], em resposta à provisão sobre os descobrimentos de ouro no rio Tocantins, fomentado pelo governador de São Paulo e acerca do conflito de jurisdição entre as capitanias do Pará e Goiás.

Anexo: 1 doc. AHU – Pará, n.v. 738

AHU ACL CU 008, cx. 3, D. 228

- Sobre os excessos que Bartolomeu Barreiros de Ataíde cometeu na jornada que fez ao Rio dos Tocantins em descobrimento das minas que se dizia haver naquele rio. Arquivo Histórico Ultramarinho, Lisboa. Cód. 14 do Conselho Ultramarino, fls112-113.

- Sobre um papel que nele deu Bartolomeu Barreiros morador na capitânia do Pará. Arquivo Histórico Ultramarinho, Lisboa. Cód. 13 do Conselho Ultramarino, fls363-365.

### 1.10- Periódicos

Folha do Norte (Periódico publicado em Porto Nacional)

### 1.11- Relatos e Descrições de Viajantes

AUDRIN, Frei José Maria. **Os sertanejos que eu conheci**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1963.

\_\_\_\_\_. **Entre sertanejos e índios do norte**. Rio de Janeiro: Agir, 1963.

BARATA, Francisco José Rodrigues. Memória em que se mostram algumas providencias tendentes ao melhoramento da agricultura e comércio da capitania de Goiás, escrita e dedicada ao Conde de Linhares. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**, tomo 11, Rio de Janeiro, 1848.

BARRETO, Bernado Pereira de. Annaes Histórico do estado do marnhão ... desde o ano que foi descoberto até o de 1718. Lisboa: 1749. JC

BASTOS, Aureliano Candido Tavares. **O vale do Amazonas**: estudo sobre a livre navegação do Amazonas, estatística, produções, commercio, questões físicas do Valle do Amazonas: com um prefácio contendo o decreto que abre aos navios de todas as nações os rios Amazonas, Tocantins e São Francisco. Rio de Janeiro, B.L.Galdier, 1866.

BERTHET, Fr. Michel Laurent. **Uma Viagem de Missão pelo Interior do Brasil**. In: Memórias Goianas I. Goiânia: Centauro / UCG, 1982.

BROTERO, Frederico de Barros. Uma viagem a Goiás em 1867. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo**, vol.38, São Paulo, 1940.

CASTERNAU, Francis. **Expedição às regiões centrais da América do Sul**. São Paulo: Nacional, 1941.

DODOT, Gustavo. **Descrição dos rios Parnayba e Gurupy**. São Paulo, Com. Editora Nacional, 1939.

GARDNER, George. **Viagem ao Interior do Brasil**. -Belo Horizonte: Itatiaia,1975.

GOMES, Vicente Ferreira. Itinerário da Palmas em Goiás à cidade de Belém do Pará. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**, tomo 25, Rio de Janeiro, 1862.

FERREZ, Gilberto. **O Brasil do Primeiro Reinado Visto pelo Botânico Willian John Burchell - 1825/1829**. - Rio de Janeiro: Fundação Pró Memória, 1981.

FLORENCE, Hércules. **Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas – pelas províncias brasileiras de São Paulo, Mato Grosso e Grão Pará 1825 – 1829**. São Paulo: MASP, 1977.

FREIREYSS, G. W. **Viagem ao Interior do Brasil**. - Belo Horizonte: Itatiaia, 1982.

KIDDER, Daniel P. **Reminiscências de Viagens e Permanências nas Províncias do Norte do Brasil.** - São Paulo: Itatiaia, 1980.

MAGALHAES, José Vieira Couto de. **Viagem ao Araguaya.** 6 ed. São Paulo: Nacional, 1957.

\_\_\_\_\_ **Memória sobre Colônias Militares Nacionais e Indígenas.** Rio de Janeiro: Typographia da Reforma, 1857.

MATTOS, Raymundo José da Cunha. **Chorografia Histórica da Província de Goiás.** Goiânia: Governo de Goiás, 1979.

MORAES, Eduardo José. Navegação interior do Brasil. In:\_\_\_\_\_ **Notícia dos projetos apresentados para junção de diversas bacias hidrográficas do Brasil.** Rio de Janeiro, IHGB.

PATERNOSTRO, Júlio. **Viagem ao Tocantins.** São Paulo: Nacional, 1945.

Pimentel, Antônio. **O Brasil Central.** In: Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro,

POHL, Emanuel. **Viagem no Interior do Brasil.** - São Paulo: Itatiaia, 1976.

RODRIGUES, Lysias. **O rio dos Tocantins.** Goiânia: UNIGRAF, 1978.

SAINT-HILAIRE, August de. **Viagem à Província de Goiás.** São Paulo: Itatiaia, 1975.

SILVA, Francisco Ayres da. **Caminhos de Outora:** diários de viagens. Goiânia: Oriente, 1972.

SPIX, Johann Baptist Von. **Viagem pelo Brasil: 1817 - 1820.** Belo Horizonte: Itatiaia, 1981.

SOUZA FILHO, Eduardo Henrique de. **As Reminiscências de um Juiz.** Goiânia: Oriente, 1980.

TAUNAY, Afonso D'escragnole. **Relatos sertanistas**. São Paulo, Martins, 1954.

TAUNAY, Afonso D'escragnole. **Relatos monçoeiros**. São Paulo, Martins, 1954.

THEVET, André. **As singularidades da França Antártica**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1978.

### 1.11- Mapas:

Mapa das Cortes – Biblioteca Pública Municipal do Porto.

Nova Lusitânia (de Antônio Pires da Silva Pontes Lemes – 1798)

Notícias práticas de várias Minas e do Descobrimento de novos caminhos e outros sucessos do Brasil (Diogo Soares) – Biblioteca Pública de Évora – Cód. CXVI/ 1-15.

Mapa das Terras do Bispado do Grã̃m – Pará. Encarte Códice Costa Matoso

Mapa di parte Del rio Tocantins, Amazzonia – Manuscrito XVII seculo

### 1.12- Mapas publicados:

Adonias, Isa. **Mapas e planos relativos ao Brasil colonial**. Instituto Nacional do Livro, 1960. 2 v.

\_\_\_\_\_ **Imagens da formação territorial brasileira**. Rio de Janeiro, Fundação Emílio Odebrecht, 1993.

Cortesão, Armando. **Cartografia e Cartógrafos portugueses dos séculos XV e XVI**. Lisboa, Seara Nova, 1935. 2 v.

## 2- Bibliografia

ALENCASTRE, P. M. **Annais da Província de Goiaz - 1863**. Goiânia: Governo do Estado de Goiás, 1979.

ALMEIDA, A . A . Marques. Saberes e ciência na expansão portuguesa. **Varia História**, n. 20 mar. 1999. 28-36.

ANTONIL, André João. **Cultura e opulência do Brasil**. Belo Horizonte:Itatiaia, 1982.

ARTIAGA, Zoroastro. **História de Goiás**: relato de acontecimentos Históricos Goianos de 1592 a 1946. Goiânia: s/e, 1961.

BAENA, Antonio Landislau Monteiro. Compendio das Eras Província do Pará. Universidade Federal do Pará, Coleção Amazônica, Série José Veríssimo, 1969.

BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. **O feudo**: A casa da torre de Garcia d'Avila: da conquista dos sertões à independência do Brasil. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

BARBOSA, Altair Sales. **Pré – história dos cerrados**: período paleoíndio. (Col. Suma Arqueológica, 5) Mimeo.

BAUMER, Franklin. **O pensamento europeu moderno**: século XIX e XX. Lisboa, Edições 70, 1977.

BELLUZZO, Ana Maria. **O Brasil dos viajantes**. São Paulo: Metalivros. Salvador: Fundação Odebrecht, 1994. 3v.

BRASILIENSE, Eli. **Rio Turuna**.

\_\_\_\_\_ **Uma sombra no fundo do rio**.

BUARQUE, Manoel. **Tocantins e Araguaia**. Pará, Typ. Da Imprensa Official do Estado, 1919.

CALAFATE, Pedro. **A idéia de natureza no século XVIII em Portugal: 1740 – 1800.** Lisboa, Imprensa Nacional, 1994.

CALOGERAS, J.P. **As minas do Brasil e sua legislação.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional.

CANDIDO, Antônio. **Os parceiros do rio Bonito:** estudo sobre o caipira paulista e a transformação dos seus meios de vida. São Paulo: Duas cidades; ed. 34, 2001.

CAVALCANTE, Gilson. **Poemas da margem esquerda do rio de dentro.** Imp.

CERTEAU, Michel de. **A Invenção do Cotidiano.** Rio de Janeiro: Vozes, 1994.

COLLINGWOOD, R. G. **Ciência e Filosofia.** Lisboa: Presença, s/d.

CORBIN, A. **O território do vazio:** a praia e o imaginário ocidental. São Paulo, Companhia das Letras, 1989.

CORTESÃO, Jaime. **História do Brasil nos Velhos Mapas.** Rio de Janeiro, Ministério das Relações Exteriores, Instituto Rio Branco, s/d. 2vls.

\_\_\_\_\_ **Raposo Tavares e a formação territorial do Brasil.** Rio de Janeiro, Ministério da Cultura, 1958.

COSTA, Maria de Fátima. **História de um país inexistente:** o Pantanal entre os séculos XVI e XVIII.

CROSBY, Alfred. **Imperialismo ecológico.** São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

DEAN, Warren. **A ferro e fogo:** a história e a devastação da Mata Atlântica brasileira. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

DEL PRIORE, Mary & GOMES, Flávio. **Os Senhores dos rios:** Amazônia, margens e histórias. Rio de Janeiro, Campus / Elsevier, 2003.

DERW, David. **Processos interativos homem-meio ambiente**. 4. ed. São Paulo, Bertrand Brasil, 1998.

DIEGUES, Antonio Carlos Sant'ana. **O mito da natureza intocada**. São Paulo, Hucitec, 2001.

\_\_\_\_\_. **Etnoconservação: novos rumos para a proteção da natureza nos trópicos**. São Paulo: Hucitec, 2000.

DOLLES, Dalísia Elizabeth. **As comunicações fluviais pelo Tocantins e Araguaia no século XIX**. Goiânia: Oriente, 1973.

DRUMMOND, José Augusto. **A história ambiental: temas, fontes e linhas de pesquisa**. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v.4 n.8, 1991.

\_\_\_\_\_. **Devastação e preservação ambiental no Rio de Janeiro**. Niterói, EDUFF, 1977.

DUARTE, Rodrigo A.de Paiva. **Marx e a natureza em "O Capital"**. São Paulo, Edições Loyola, 1986.

FERREIRA, Manoel Rodrigues. **O mistério do ouro dos Martírios: desvendando o grande segredo das bandeiras paulistas**. São Paulo: Biblos, 1960.

FLORES, Kátia Maia. **O olhar do outro: viajantes estrangeiros no Tocantins da segunda metade do século XIX**. Dissertação defendida junto ao Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco. Recife: UFPE, 1997.

FOUCOUT, Michel. **As palavras e as coisas**. 8. ed. Rio de Janeiro, Martins Fontes, 1999.

FRANCO, Francisco de Assis Carvalho. **Dicionário de bandeirantes e sertanistas do Brasil**. Belo Horizonte, Itatiaia, 1989.

FURTADO, Júnia. Chuvas de estrelas: o paraíso e a busca dos diamantes nas Minas Setecentistas. In: **História e Meio ambiente**: o impacto da expansão europeia. Lisboa: CEHA, 1999.

\_\_\_\_\_ As índias do conhecimento ou a geografia imaginária da conquista do ouro. **Anais de História Além – Mar**, Lisboa, v. IV, 2003.

GIUCCI, Guilherme. **Viajantes do Maravilhoso** – o novo mundo. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

GRUZINSKI, Serge. **La colonization de l'imaginaire**. Societé indigènes et occidentalisation dans le Mexique espagnol. Paris: Galimard, 1988.

\_\_\_\_\_ **O pensamento mestiço**. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

HEYNEMANN, Cláudia. **Floresta da Tijuca**: Natureza e civilização. Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, 1995.

HELLER, Agnes. **O Cotidiano e a História**. 4 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.

HISSA, Cássio Eduardo Viana. **A mobilidade das fronteiras**: inserções da geografia na crise da modernidade. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 2002.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Caminhos e fronteiras**. São Paulo: Cia das Letras, 1994.

\_\_\_\_\_ **A visão do paraíso**. São Paulo: Ed. Nacional, 1985.

\_\_\_\_\_ **Monções**. Rio de Janeiro, Edições C.E.B., 1945.

KUNTZ, Rolf N. **Capitalismo e natureza**. São Paulo, Brasiliense, 1982.

PELT, Jean-Marie. **A natureza reencontrada**. Lisboa, Gradiva, 1991.

LADURIE & LEROY. **O clima, a história da chuva e do bom tempo**. In: LE GOFF e NORA, P. **História novos objetos**. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1978.

LAFUENTE, Antônio e CATALÃ, José Sala. **Ciência colonial em América**. Madri: Alianza Editorial, 1992.

LE GOFF, Jacques (org.) **A História Nova**. São Paulo: Martins Fontes, 1990.

\_\_\_\_\_ O deserto – floresta no ocidente medieval. In: **O maravilhoso e o cotidiano no ocidente medieval**. Lisboa: Edições 70, 1985.

LEITE, Ilka Boaventura. **Antropologia da viagem**. Belo Horizonte: Editora UFMG.

LENOBLE, Robert. **História da idéia de natureza**. Lisboa, Edições 70, 1969.

LEONARDI, Victor. **Os historiadores e os rios: natureza e ruína na Amazônia brasileira**. Brasília: Editora da UNB, 1999.

\_\_\_\_\_ **Entre árvores e esquecimentos: história social nos sertões do Brasil**. Brasília: UNB, 1996.

LEONEL, Mauro. **A morte social dos rios**. São Paulo, Perspectiva, 1998.

LISBOA, Karen. **A nova Atlântida de Spix e Martius – natureza e civilização na viagem pelo Brasil**. São Paulo: Hucitec, 1998.

LÍTER, Carmen e outros. **La geografia entre los siglos XVII y XVIII**. Madri: Ediciones Akal, 1996.

MARTINS, Dilamar. Análise dos testemunhos líticos do Sítio Arqueológico Córrego Rico em Planaltina de Goiás. In: **Revista do ICHL**, v. 2:3, jul / dez, 1983. Goiânia: Editora da UFG, 1983.

MARTINS, José Pedro Soares. De São Vicente à Rio 92: Portugal e a devastação ecológica no Brasil. In: **História e Meio ambiente: o impacto da expansão européia**. Lisboa: CEHA, 1999.

MAXWELL, Kenneth. **Marques de Pombal, paradoxo do Iluminismo**. Rio de Janeiro, Paz e terra, 1996.

MEDEIROS, Fernando Sabóia. **A liberdade de navegação do Amazonas**. São Paulo, Comp. Editora Nacional, 1938.

MILLER, Shawn Willian. **Fruitless trees**: portuguese conservation and Brazil's colonial timber. California: Stanford University Press, 2000.

MOLINA GONZALES, Manuel. La crise de la modernidad historiográfica y el surgimiento de la historia ecológica. In: **História e Meio ambiente**: o impacto da expansão europeia. Lisboa: CEHA, 1999.

MOTA, José Aroudo. O valor da natureza. Rio de Janeiro: Garamond, 2001.

MUNTREAL FILHO, Oswaldo. A Academia Real de Lisboa e o Império Colonial Ultramarino (1779 – 1808). In: FURTADO, Júnia Ferreira. **Diálogos Oceânicos**. Belo Horizonte, UFMG, 2001.

NASCIMENTO, Elimar Pinheiro & DRUMOND, José Augusto. **Amazônia**: dinamismo econômico e conservação ambiental. Rio de Janeiro: Garamond, 2003

NIMUENDAJÚ, Curt. **Mapa etno-histórico do Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE/Fundação Pró-Memória, 1987.

NOVAES, Adauto. **O olhar**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

ODUM, Eugene. **Fundamentos de ecologia**. 6. ed. Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 2001.

OLIVEIRA, Américo Leônidas Barbosa de. **O vale do Tocantins-Araguaia**: possibilidades econômicas, navegação fluvial. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional/Ministério da Viação e Obras Públicas, 1941.

OLIVEIRA, Maria de Fátima. Um porto no sertão. In: GIRALDIN, Odair. **A (trans) formação histórica do Tocantins**. Goiânia: Ed. da UFG, 2003.

PALACIN, Luiz. **Goiás 1722 - 1822: estrutura e conjuntura numa capitania de minas.** Goiânia: Oriente, 1976.

\_\_\_\_\_. **História de Goiás (1722 - 1972).** Goiânia: UCG, 1989.

PÁDUA, José Augusto. **Os dois momentos fundadores da política ambiental moderna.** XX Encontro ANPOCS, Mimeo.

\_\_\_\_\_. **Um sopro de destruição: pensamento político e crítica ambiental no Brasil escravista (1786 – 1888).** Rio de Janeiro: Zahar, 2002.

PELÁZ, Raquel Álvares. **La conquista de la naturaleza americana.** Madri: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1993.

PEREZ, Julio. História y ecohistoria ante la crise ambiental. In: **Historia e Meio ambiente: o impacto da expansão europeia.** Lisboa: CEHA, 1999.

PRATT, Mary Louise. **Os olhos do império: relatos de viagem e transculturação.** São Paulo, EDUSC, 1999.

PRESTES, Maria Alice. **A investigação da natureza no Brasil Colonial.** 2000

RENGER, Friedrich E. Direito mineral e mineração. In: VARIA HISTÖRA, n. 21, jul. 1999 p. 156 – 170.

RICCI, Magda. O fim do Grão Pará e o nascimento do Brasil. In: DEL PRIORE, Mary & GOMES. **Os senhores dos rios.** Rio de Janeiro: Campus/ Elsevier, 2003.

RODRIGUES, Ilysiás. **O rio Tocantins.** Palmas: Alexandre Acampora, 2001.

\_\_\_\_\_. **Roteiro do Tocantins.** Palmas: Alexandre Acampora, 2001.

ROUANET, Sérgio Paulo. **A Razão do Iluminismo.** São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

RUSSEL – WOOD. Fronteiras do Brasil Colonial. In: **Revista Oceanos.** p. 31-

SAFIER, Neil. Subalteridade tropical? O trabalho do índio remador nos caminhos fluviais amazônicos. In: ANASTASIA, Carla M. J. & PAIVA, Eduardo F. (orgs.). **O trabalho Mestiço: maneiras de pensar e formas de viver – séculos XVI a XIX.** São Paulo, 2002.

SALES, Gilka Vasconcelos Ferreira de. **A Demografia em Goiás, 1738 - 1980.** Rev. **ICHL**, Goiânia, v.1 n.1 jul / dez. 1981.

\_\_\_\_\_. **Economia e Escravidão na Capitania de Goiás.** - Goiânia: Cegraf.

SALVADOR, Vicente. **História do Brasil 1500 – 1627.** Belo Horizonte: Itatiaia,

SCHAMA, Simon. **Paisagem e Memória.** São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

\_\_\_\_\_. **O desconforto da riqueza: a cultura Holandesa na época de ouro.** São Paulo: Companhia das letras, 1992.

SCHMITZ, Pedro Ignácio & BARBOSA, Altair Sales et alli. **A arte rupestre no centro do Brasil.** 1984.

SUSSEKIND, Flora. **O Brasil não é Longe Daqui: o narrador, a viagem.** São Paulo, Companhia das Letras, 1991.

TIBALLI, Elinda Figueiredo Arantes. **A Expansão do Povoamento em Goiás no Século XIX.** - Goiânia: Cegraf, 1991.

TIERRA, Pedro. **Passarilhar.** Imp.

THOMAS, Keith. **O homem e o mundo natural: mudanças de atitude em relação às plantas e animais (1500-1800).** São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

TOCANTINS, Leandro. **O rio comanda a vida: uma interpretação da Amazônia.** 9. ed. Manaus: Valer / Edições Governo do Estado, 2000.

TODOROV, Tzvetan. **A conquista da América – a questão do outro.** São Paulo: Martins Fontes, 1993.

TURNER, Frederick. **O espírito ocidental contra a natureza**: mito, história e as terras selvagens. Rio de Janeiro, Campus, 1990.

VELHO, Otavio Guilherme. **Frentes de expansão e estrutura agrária**: estudo do processo de penetração numa área da Transamazônica. 2.ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.

VIEIRA, Alberto. **Do Édem à Arca de Noé**: o madeirense e o quadro natural. Lisboa, CEHA, 1999.

VENTURA, Roberto. **Estilo Tropical**: história cultural e polêmicas literárias no Brasil 1870-1914. São Paulo: Companhia das Letras, 1991.

WEGNER, Robert. **A conquista do Oeste**: a fronteira na obra de Sérgio Buarque de Holanda. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2000.

WILLES, Raimond. **O Campo e a Cidade na História e na Literatura**. - São Paulo: Companhia das Letras.

WOSTER, D. Para fazer história ambiental. **Estudos históricos**, Rio de Janeiro, v. 4 n. 8 1991, 198-215.